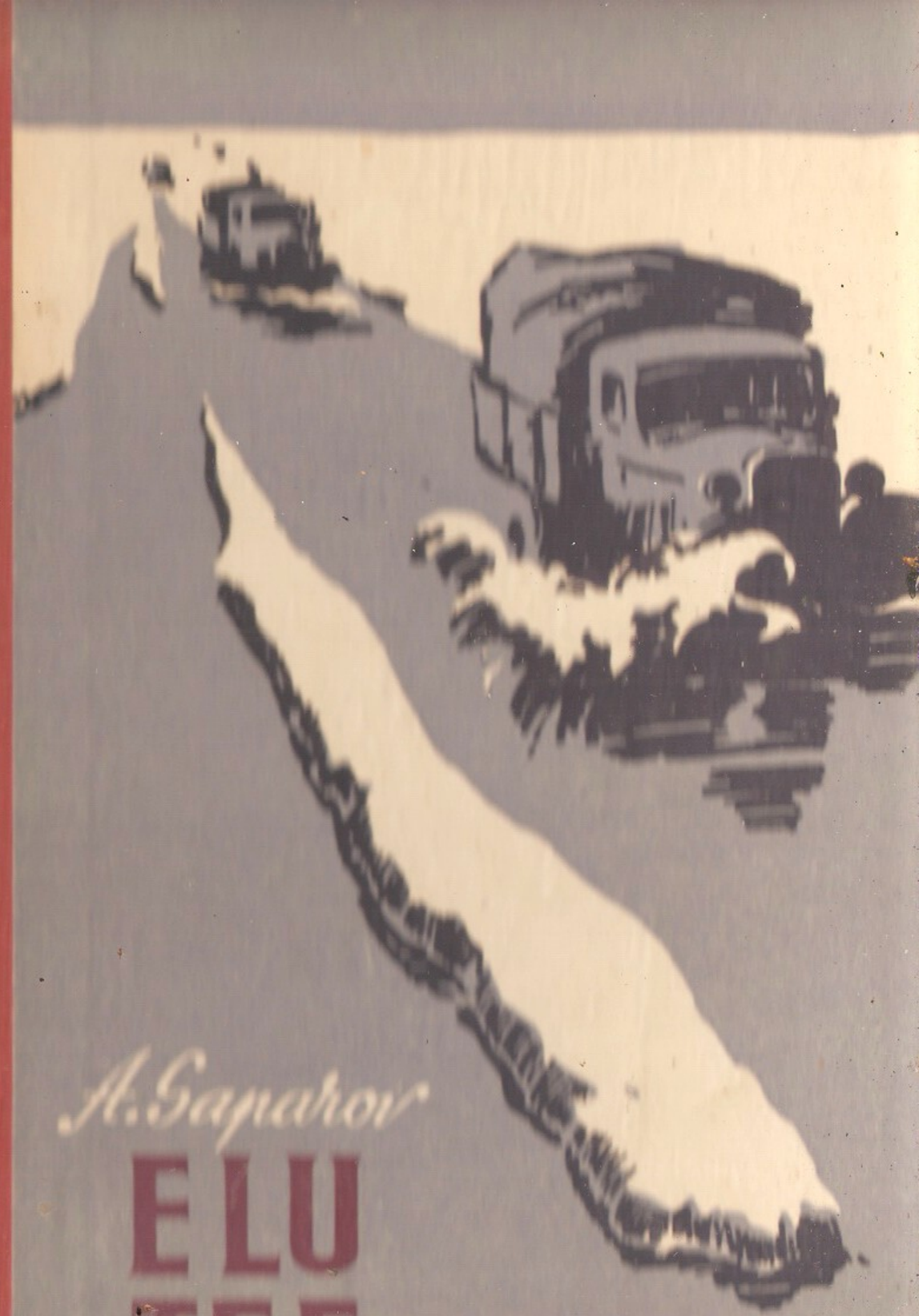
80 kop.

A. Gaganov

ELU TEE



A. Gaganov

ELU TEE

A. SAPAROV

ELU TEE

Dokumentaaljutustus

1962

EESTI RIIKLIK KIRJASTUS
TALLINN

V
S 14

Originaali tiitel:
А. Сапаров
ДОРОГА ЖИЗНИ
Документальная повесть

TÕLKINUD
F. Teder

KAANE KUJUNDANUD
A. Viidalepp

Pühendan oma pojale
ja tema eakaaslastele

Autor

ESIMENE PEATÜKK

1

„Alles hiljuti kartsin, et sõda lõpeb enne otsa, kui ma jõuan kodumaale abiks olla. Aga eile oli meil koolis komsomolikoosolek. Otsustasime, et poisid astuvad vabatahtlikena rahvaväkke ja tüdrukud hakkavad Punase Risti liikmeteks. Kuid, oh õnnetust, meile öeldi halastamatult, et rindel jätkuvat inimesi ilma meietagi, meil aga olevat vaja veel kasvada. Kena küll — „vaja kasvada!" Sõime vihaga ära ühe „Eskimo" ja sõitsime koju."

(Leningradi õpilase Maia Bubnova päevikust.)[1]

See on jutustus sellest, kuidas nõukogude inimesed päästsid Leningradi.

Peaaegu kaks ja pool aastat, ligi üheksasada päeva ja ööd, kestis võitlus Lenini linna müüride all — 1941. aasta sügisest, kui juubeldavad fašistlikud elajad vallutasid Leningradi eeslinnad, kuni 1944. aasta talveni, kui suurtükiväe kanonaadi võimas mürin, suurejooneline võidusaluut Neeva kaldail kuulutas kogu maailmale vaenuliku blokaadi lõppu. Üheksasada sõnulväljendamatut piinarikast päeva!

Palju häda ja viletsust peitus neis kahes ja pooles blokaadiaastas, palju mehisust, vaprust, kannatlikkust, palju usku tulevikku ja nõukogude rahva õiglase võitluse võidusse. Isegi vaenlased olid sunnitud tunnistama leningradlaste kangelaslikkust.

[1] Kõik käesoleva raamatu epigraafid on samast päevikust.

Sissepiiratud linna elanikud ei unusta iialgi üht külma novembripäeva. Võib-olla oli see kõige halvaendelisem päev kogu piiramisaja vältel. Sel päeval, 20. novembril 1941, avaldas „Leningradskaja Pravda" linna kaubandusosakonna lühikese teadaande. Leningradlastele teatati uuest leivanormi vähendamisest. See sündis juba teist korda viimase dekaadi jooksul. Ööpäevast leivanormi tuli vähendada viimse võimaluseni: töölistele — kakssada viiskümmend grammi, kõigile teistele — sada kakskümmend viis grammi.

Ja missugust leiba . . .

Kes on seda kas või kordki maitsnud, see mäletab seda oma elu lõpuni. Mõru, nätske, toores, väga kahtlase toiteväärtusega, kaks kolmandikku igasuguseid lisandeid — niisugune oli see Leningradi blokaadiaja leib.

Inimene vajab ööpäevas umbes kolm tuhat kalorit. Tolleaegsed sada kakskümmend viis grammi leiba sisaldasid kõigest kakssada kalorit.

Leningradi rahulike elanike ja linna relvastatud kaitsjate kohal rippus aeglase näljasurma oht.

Saksa fašistlik väejuhatus oli teinud nälja oma ametlikuks liitlaseks. Kaotanud lootuse Leningradi tankide ja lennukite abil vallutada, asetas vaenlane avalikult oma panuse selle liitlase peale, kavatsedes leningradlasi blokaadirõngaga lämmatada.

Fašistide lootustest, et küllap nälg teeb oma töö, rääkis küüniliselt ka Hitler ise. Ta hooples ühes kõnes, et Lenini linn langeb tema jalgade ette nagu küps vili.

Positsioonisõda, liiatigi veel karmi, külma vene talve eel, ei kuulunud hitlerlaste esialgsetesse plaanidesse. Nad hakkasid nälja peale lootma, nagu öeldakse, häda sunnil.

Teatavasti kavatsesid fašistid vallutada Venemaa välksõjaga. Saksa kindralstaabi plaani järgi pidi Leningrad hõivatama kolme nädalaga, arvates sõjategevuse algusest. Hitleri kindralid uskusid oma edusse nii kindlasti, et nad töötasid välja pompöösse sõjaväeparaadi programmi juba siis, kui nad olid alles Šiauliai piirkonnas, mitusada kilomeetrit igatsetud eesmärgist kaugel. Paraad pidi korraldatama Palee väljakul. Leningradi üle saavutatud võidu puhul pidi toimuma ka pidulik bankett hotell „Astorias". Isegi kutsekaardid sellele banketile olid välitrükikojas varakult valmis trükitud.

Vaenlane kaalus ja hindas kõiki eeliseid, mida talle võib anda Lenini linna kiire vallutamine.

Viis aastat hiljem, peamiste sõjasüüdlaste protsessil Nürnbergis, tehti dokumentaalselt kindlaks, et ammu enne NSV Liidule kallaletungimist korraldas Hitler kõrgema generaliteedi rangelt konfidentsiaalse nõupidamise „Barbarossa" plaani täpsustamiseks ja lõplikuks viimistlemiseks. Selles agressorite röövellikus

plaanis rõhutati, et Nõukogude pealinna Moskva vallutamisele võib asuda alles pärast seda, kui Leningradi langemine on juba kindel.

Peale arvukate strateegiliste eeliste, mis kõnelesid niisuguse otsuse kasuks, pidas vaenlane seda ka psühholoogiliselt tähtsaks. Fašistid arvestasid, et Leningradi kaotus kohe sõjategevuse alguses annab kindlasti hävitava moraalse löögi, millest nõukogude rahvas enam vaevalt suudab toibuda.

„Leningrad kui bolševistliku revolutsiooni häll ja kui Lenini linn on alati olnud Nõukogude teiseks pealinnaks," kirjutas hitlerlik kindral Otto von Lindemann, keda peeti vene küsimuses asjatundjaks. „Leningradi alistamine ajab nurja bolševike poliitilised sepitsused Balti mere basseinis ja isoleerib Nõukogude Liidu lääneriikidest."

Lenini linnale suunas Saksa peastaap võimsa armeegrupi „Nord" — üle poole miljoni sõduri. Peale kuueteistkümnenda ja kaheksateistkümnenda armee kuulus sellesse gruppi moodsa lahingutehnikaga varustatud neljas tankiarmee ja esimene õhulaevastik, Göringi lennuväe au ja uhkus.

Grupi „Nord" juhtimise pani Hitler kuuekümne viie aastase kindralfeldmarssal von Leebi peale. Vana keiserliku kooli preislane Ritter von Leeb oli saksa sõjaväelaste ringkonnas kuulus oma harukordse visaduse poolest. Ta oli kohusetruu ja pedantne inimene. Näis, et miski ei suuda teda varem kindlaksmääratud plaanist kõrvale kallutada.

Alates sõja esimestest tundidest, tunginud läbi meie piirivalvepunktidest, tormas „Nordi" tohutu tehnika ja inimmass üldsuunaga Leningradi peale. Keskel kihutasid kindral Heppneri tankid. Nende ülesandeks oli läbi murda Nõukogude vägede kaitse. Põhja pool, püüdes esmajoones vallutada Riiat, tegutses kindraloberst von Küchler. Lõuna poolt, läbi Kaunase, liikus Daugavpilsi peale kindral Busch. Maaväge toetades andsid õhust massilisi lööke kindral Kelleri pikeerivad pommilennukid.

Algas suur, hoolega planeeritud ja igakülgselt ettevalmistatud võitlus Leningradi pärast. Vana preisi feldmarssal ei kahelnud selles minutitki, et ta tuleb võitjaks. Kõik staabi arvestused kinnitasid, et täpselt kolme nädala päras kapituleerub Lenini linn vältimatult.

Paberil läks kõik libedasti, aga hiljem kibedasti . . .

Peaaegu samasugune lugu juhtus ka hitlerlastega. Tegelik elu näitas, et nende suurejoonelised arvestused ei pidanud paika. Nõukogude väed taganesid, ja nad ei saanudki mitte taganeda, sest neid tabati ootamatult. Ent nad säilitasid alati aktiivse kaitsevõime. Vastupanu, mis nad vaenlasele osutasid, oli nii tugev, et sakslastel tuli hakata pealetungi kalendaarses plaanis korrektiive tegema.

Korrektiivid oli suured.

Vaenlase tankidiviisidel kulus enne pool kuud, kui nad, vallutanud Pihkva ja Ostrovi, jõudsid Velikaja jõele. Kolme nädala jooksul, ja sedagi suurte kaotustega inimjõus ja tehnikas, jõudsid eesmised kolonnid Luuga jõe läänekaldale. Eduga hellitatud saksa tankistid ei olnud nii aeglase pealetungitempoga harjunud.

Edaspidi läks veel hullemaks. Nõukogude vägede vastupanu kasvas. Luuga all põrkasid fašistid vastu tugevasti organiseeritud kaitset.

Kõigest aasta tagasi oli Ritter von Leeb, tol ajal alles kindraloberst, prantsuse Maginot' liini eduka läbimurdmisega kuulsaks saanud. See tõi talle feldmarssali auastme ja suure rüütliristi. Uskudes, et ka siin on edu kindel, hakkas von Leeb ägedasti peale. Ta saatis lahingusse sadu pikeerivaid pommilennukeid, madistas piki rindejoont, püüdis kaitse nõrku kohti tabada, korraldas isegi purjus SS-laste psüühilisi rünnakuid. Kuid peale oma kaotuste suurendamise ei suutnud ta midagi saavutada.

Võitlus Luuga kindlustusjoonel venis pikale.

Maaliline Luuga ümbrus, mis oli täis pioneerilaagreid ja raviasutusi, muutus ägedate lahingute areeniks. Need lahingud otsustasid paljus osas Leningradi saatuse.

Luuga all laskis von Leeb oma paremad diviisid verest tühjaks joosta — need tuli saata tagalasse elavjõuga täiendamiseks. Veel kibedam oli armeegrupi „Nord" komandörile aja kaotus. Seda ei saanud millegagi tasa teha.

2

„Seisin, labidas käes, Vorona mägede lähedal tankitõrjekraavi ääres ja vaatasin sinisesse, kergete puhaste pilvedega taevasse. Ei, see ei või olla, et need kraavid, mis me Leningradi eeslinnadesse kaevasime, olid saanud halastamatu võitluse areeniks!"

Kuni fašistid Luuga all paigal tammusid ja püüdsid asjatult Nõukogude vägede lahingukorda segi lüüa, valmistus Leningradi elanikkond oma linna kaitsmiseks.

Ööd ja päevad ehitati Gatšina, Krasnoje Selo, Peterhofi, Pavlovski, Kolpino, Mga ja Puškini kindlustatud rajoone. Parteiorganisatsioonide üleskutsel tuli sellele ohtlikule tööle sadu tuhandeid inimesi. Pommitamiste ja fašistide lennukite kuulipildujate tule all ehitasid nad lühikese ajaga kaitseliinid, mille üldpikkus ulatus kolmekümne tuhande kilomeetrini.

Moskva ja Narva väravate ümbruses kerkisid äärelinna tänavatel barrikaadid — kolmkümmend viis kilomeetrit tõkkeid, mis sulgesid vaenlasele tee. Iga maja, eriti siis, kui ta asus teeristmel, muutus kindluseks. Majadesse oli ehitatud üle kahekümne tuhande tulistuspunkti.

Leningradlased kulutasid kindlustustöödele peaaegu viisteist miljonit inimtööpäeva.

Tublisti kolm neljandikku kogu tööst langes naiste õlgadele. Naiste kätega kaevati sügavad tankitõrjekraavid, mis pidasid kinni fašistide tankid. Need olid väsimatud ja vahvad Leningradi naised, rindemeeste lahingusõbrad, kes ümbritsesid linna raudbetoonist tankitõketega. Igavene kuulsus vapratele Leningradi naistele, blokaadipäevade tõelistele kangelastele!

Juuli esimestel päevadel, pärast J. V. Stalini raadiokõnet, algas rahvaväediviiside formeerimine. See oli unustamatu entusiasmi aeg. Töölised, insenerid, teadlased, üliõpilased, parteitöötajad, koduperenaised, pensionärid — kõik, kes suutsid relva hoida, nõudsid tungivalt rahvaväkke võtmist. Partei rajoonikomiteed muutusid võitlusstaapideks, mida rahvas piiras hommikust õhtuni. Tuldi registreerima tervete perekondade kaupa — isa poegadega, mees naisega, ema tütrega. Kümne täisverelise diviisi organiseerimiseks, relvastamiseks ja rindele saatmiseks kulus kõigest kuu aega.

Saja seitsmekümne tuhandest linna parimast inimesest, tema eesrindlikust kodanikust, said Leningradi rahvaväearmee võitlejad. Kolmkümmend tuhat kommunisti ja kommunistlikku noort tsementeerisid selle patriootide armee polkusid. Juba 10. juulil suundus vaenlase vastu Kirovi diviis. Viie päeva pärast asusid rindele Moskva ja Frunze diviisid.

Ei, Lenini linn ei löönud hädaohu ees vankuma. Asjata püüdsid fašistid paanikat tekitada, loopisid alla lendlehti, kus ähvardused vaheldusid meelitustega, alatu laim — provokatsiooniliste lubadustega. Hädaoht kahekordistas leningradlaste kindlat otsust lõpuni vastu pidada.

Kaotanud peaaegu kuus nädalat viljatutele otserünnakutele Luuga kindlustusjoonel, hakkas feldmarssal von Leeb oma jõude ümber grupeerima. Kannatadasaanud diviiside tugevdamiseks toodi tagalast kiiresti kohale värsked reservid. Meie õhuluure teatas iga päev, et rindelähedastel lennuväljadel maanduvad järjest uued pommilennukite eskadrillid, et rindele saabuvad üksteise järel ešelonid raskete tankidega. Tundus, et „Nordi" väejuhatus valmistab ette otsustavat lööki.

8. augusti varahommikul alustas vaenlane uut pealetungi. Neljanda armee tankidiviisid pöördusid kirdesse, eesmärgiga ümber haarata Luuga kindlustusjoone peasõlm. Murdnud hiljem läbi Gatšina suunas, lootsid fašistid ajada Luugat kaitsvad väeosad lõksu.

Batetski raudteejaama ümbrust kaitses Kirovi rahvaväediviis. Vangilangenud sakslased kinnitasid ühest suust, et vaenlane peab seda lõiku läbimurdmatuks ja et kiirovlasi nimetatakse

tavaliselt ikka „kommunistideks-fanaatikuteks". Ja see oli tõsi: kiirovlased kaitsesid neile usaldatud positsiooni kindlalt, kuigi kommuniste ei olnud nende ridades rohkem kui teistes rahvaväediviisides.

See hirm, mida tekitasid hitlerlaste väejuhatuses Narva väravate vabatahtlikud — eilsed terasevalajad, laevaehitajad, sadamatöölised ja lootsid — kõik need „kommunistid-fanaatikud", kes olid vaevalt nädalase sõjaväeõppuse läbi teinud, pidi tõesti suur olema, kui von Leeb käskis Kirovi diviisi vastu paisata paarsada pikeerivat pommilennukit! Kiirovlaste eesliini pommitati lennukitelt kolm ööpäeva järjest.

Pärast nädal aega kestnud väga visasid lahinguid, mille kestel üksikud kõrgendikud käisid mitu korda käest kätte, õnnestus hitlerlastel rinne mitmest kohast läbi murda. Andis end tunda vaenlase peaaegu kolmekordne ülekaal tankide ja lennukite osas. Meie väed olid sunnitud taganema. Vaenlane vallutas Luuga ja Kingissepa.

Ebavõrdne võitlus Lenini linna lähistel oli lõppenud.

Mööda kõiki Leningradi viivaid teid hakkas liikuma vaenlase lahingutehnika raudne vool. Kilomeetrite kaupa venisid rohekaskollaste tankide ja automaaturitega täidetud raskete veoautode, kinniste staabiautode ja suurtükkide, soomustransportööride ja sõiduautode kolonnid.

Esimese ešeloni vooris liikusid impeeriumi julgeoleku erikomandod, mis koosnesid paadunud gestaapolastest, välisandarmeeria eriüksused, arvutu trobikond poojaid ja timukaid, mõrtsukate ülemaid ja koonduslaagrite komandante. Leningradi elanikega veriseks arveteõiendamiseks oli määratud Berliini politsei SS diviis, mida juhtis kindral Walvorstadt. Maha lasta ja üles puua kavatseti vähemalt sada tuhat alistamatu linna elanikku.

Üheaegselt sakslaste pealetungiga tugevnes neil päevil ka valgesoomlaste surve Karjala maakitsuse poolt. Meie väeosad jätsid maha Viiburi ja Keksholmi (Käkisalmi).

Oli augustikuu lõpp. Sel ajal on hommikud äärmiselt kirkad ja kaugused ebaharilikult läbipaistvad. Neeva-äärne linn muutus veel kaunimaks. Suveaia varjukad alleed kattusid esimeste purpursete sügisvärvidega.

Vaenlane lähenes Leningradi eeslinnadele. Mitte enam sajad, vaid ainult kümned kilomeetrid lahutasid teda Nevski prospektist, avarast Palee väljakust, kus ta kavatses vallutajate triumfiparaadi korraldada.

Ranged sõjakunsti eeskirjad ütlesid, et Lenini linna saatus on otsustatud, et ei ole vahendeid, mis suudaksid teda kapituleerumise häbist päästa.

„Leningradi, selle Balti mere äärse Nõukogude kindluse langemiseni on jäänud vaid mõned tunnid," ruttas Berliini raadio

fanfaarihelide saatel teatama. „Suure füüreri sõdurid tungisid eeslinnadesse! Leningradi elanikud põgenevad paanikas! Kuulake meie edaspidiseid teateid, kuulake kõik!"

Leningradi olukord oli ka tõepoolest traagiline. Interventide sõjaväe ees oli tohutu suur linn, kes ei olnud jõudnud oma lapsi, vanu ja naisi evakueerida, linn, kes oli täiesti ära lõigatud Nõukogudemaast, linn, kellel polnud võimalust juurde saada ei inimreserve ega materiaalset varustust. Mis ime läbi suudaks niisugune linn ülekaaluka vaenlase survele vastu panna?

Ja siiski oli Berliini raadio juubeldamine vähemalt enneaegne. Sel ähvardava ohu hetkel ei mõelnud Leningradi kaitsjad hoopiski mitte kapituleerumisest ega tegutsenud hoopiski mitte sõjakunsti kaanonite järgi.

20. augustil kutsuti kokku Leningradi parteiaktiiv. Sellel koosolekul ei peetud pikki kõnesid ega võetud vastu paljusõnalisi resolutsioone. „Küsimuses on elu või surm," ütlesid Lenini linna kommunistid. „Üks kahest, kas meie vabrikute ja tehaste töölised muutuvad saksa fašismi orjaks või võtame kogu jõu kokku ega lase vaenlast linna!"

21. augusti keskpäeval kleebiti linna tänavatele kaitse juhtide üleskutse kõigile rindevõitlejatele, kogu Leningradi elanikkonnale. See üleskutse ei varjanud tõde, see oli partei mehine sõna, mis öeldi rahvale ausalt. Ja igaüks leidis selles osakese oma mõtteid.

„Meie südamest armastatud linna ähvardab saksa fašistlike sõjavägede otsene kallaletungioht," öeldi üleskutses. „Vaenlane püüab Leningradi tungida. Ta tahab laastata meie maju, vallutada vabrikuid ja tehaseid, röövida rahva vara, süütute ohvrite verega üle ujutada tänavaid ja väljakuid, irvitada rahuliku elanikkonna üle, orjastada meie kodumaa vabu poegi. Seda ei tohi sündida. Leningrad — proletaarse revolutsiooni häll, meie maa võimas tööstus- ja kultuurikeskus — ei ole kunagi olnud vaenlaste käes ega satu sinna iialgi. Mitte selleks me ei ela ega tööta oma kaunis linnas, mitte selleks ei ehitanud me oma kätega Leningradi võimsaid vabrikuid ja tehaseid, tema võrratuid hooneid ja haljasalasid, et see kõik langeks saksa fašistlike röövlite kätte. Seda ei tohi eluilmaski sündida!

See pole esimene kord, kus leningradlastel tuleb anda ülbetele vaenlastele vastulöök. Ka sel korral lähevad vaenlase öelad plaanid luhta. Punaarmee kaitseb vapralt linna lähiseid, mere- ja lennuvägi hävitab vaenlast, lüües tagasi tema rünnakuid.

Kuid vaenlane ei ole veel murtud, tema ressursid ei ole veel ammendatud ja ta pole veel loobunud oma röövellikest plaanidest Leningrad vallutada.

Et meid ei saaks tabada ootamatult, peame me vaenlase kavat-

sused läbi nägema ja olema valmis kaitsma Leningradi, oma vabadust, oma lapsi, oma kodukoldeid.

Kümned tuhanded leningradlased võitlevad mehiselt rindel. Me pöördume nende poole: olge eeskujulikud Punaarmee võitlejad, jääge kindlaks, olge eeskujuks oma võitluskaaslastele, kasvatage neis kartmatust, vaprust ja ustavust kodumaale!

Loogem võitlevale Punaarmeele abiks Leningradis uusi rahvaväeüksusi, kes valmistuvad, relv käes, Leningradi kaitsma.

Saatkem rahvaväkke oma parimad jõud, oma kõige julgemad ja vapramad seltsimehed — töölised, teenistujad, haritlased.

Rahvaväeüksused peavad otsekohe hakkama sõjaasjandust õppima, õppima käsitsema vintpüssi, kuulipildujat, granaate ja tegema ettevalmistusi linna kaitseks.

Kõik Leningradi töötajad peavad rahvaväeüksusi kõigest jõust toetama.

Naised! Innustage oma mehi, poegi ja vendi kangelastegudele! Noored! Astuge rahvaväkke!

Punaarmee nõuab meilt, leningradlastelt, ikka rohkem ja rohkem relvastust. Nende kõige esmaseks kohuseks, kes sepistavad meie võitu tööpingi taga, meie vabrikutes ja tehastes, on kindlustada rindevõitlejaid relvastuse ja laskemoonaga ning varustada rahvaväeüksusi relvadega.

Leningradi töölised, insenerid ja tehnikud! Tugevdage meie kodumaa kaitset, meie kalli linna kaitset! Käsi rüppe laskmata töötage veel suurema ennastsalgavusega, otsustava momendi vastutusest täiesti teadlikena suurendage relvastuse ja laskemoona toodangut rinde jaoks!

Seltsimehed leningradlased! Oma arutus vihas meie kodumaa vastu, meie rahva vastu ei peatu õel ja alatu vaenlane rahulike linnade pommitamise ega naiste ja laste mahalaskmise ees. Hitlerlikud bandiidid teevad ettevalmistusi veel jälgimate vahendite — mürkgaaside kasutuselevõtmiseks. Seame täiesti korda linna õhu- ja gaasikaitse. Kontrollime veel ja veel kord, kas igaüks meist on teinud kõik, kas iga majaga, iga ettevõtte ja asutusega on tehtud kõik, mis on vaja õhu- ja gaasikaitseks. Ei tohi olla ühtki leningradlast, kes ei oskaks õhu- ja gaasikaitse vahenditega ümber käia.

Seltsimehed! Vaenlane on julm ja halastamatu, tema kuriteod on piiritud. Organiseerituse, meelekindluse, julguse ja fašistlike timukate halastamatu hävitamisega suudame panna piiri veresaunale, mida vaenlane korraldab nõukogude inimestele, suudame ära hoida ähvardava ohu, mis ripub meie linna kohal, suudame Leningradi vaenlase vastu kaitsta. Ja me peame seda tegema.

Asugem kui üks mees kaitsma oma linna, oma kodukoldeid, oma perekondi, oma au ja vabadust! Täitkem nõukogude patriootide püha kohust! Olgem armuheitmatud võitluses verejanulise ja vihatud vaenlase vastu, olgem valvsad ja halastamatud võitluses argpükside, paanikatekitajate ja desertööride vastu, seadkem meie linnas sisse range revolutsiooniline kord.

Raudse distsipliini ja bolševistliku organiseeritusega relvastatult võtame vaenlase mehiselt vastu ja anname talle hävitava vastulöögi!

Leningradi Linna Töörahva Saadikute Nõukogu ja Üleliidulise Kommunistliku (bolševike) Partei linnakomitee on kindlasti veendunud selles, et Leningradi töölised, kõik Lenini linna töötajad, täidavad auga oma kohuse kodumaa ees, ei lase vaenlasel ennast tabada ootamatult, annavad kogu oma jõu Leningradi kaitsmiseks ning, jäädes truuks oma revolutsioonilistele traditsioonidele, löövad jultunud ja häbematu vaenlase pihuks ja põrmuks!

Jäägem lõpuni kindlaks! Elu säästmata võitleme vaenlase vastu, lööme teda ja hävitame ta lõplikult. Surm verejanulistele saksa fašistlikele röövlitele! Võit jääb meile!"

Niisugune oli see leningradlastele määratud läkitus, mis ei võinud kedagi ükskõikseks jätta. Sellele olid alla kirjutanud ülemjuhataja, marssal K. Vorošilov, ÜK(b)P Leningradi Linnakomitee sekretär A. Ždanov ja Leningradi Töörahva Saadikute Nõukogu Täitevkomitee esimees P. Popkov.

Nagu see on nõukogude inimestele kombeks, vastasid leningradlased partei üleskutsele tegudega. Ei olnud segadust ega paanikat, kuigi kõik mõistsid, et hädaoht on suur.

Uue energiaga tehti kaitsetöid. Kolmes vahetuses kerkis reservkaitsevöönd, mis ulatus äärelinnadeni. Tankiohtlikud suunad kattusid raudbetoonist tankitõketega, iga maja valmistus tänavavõitluseks. Kõiki kaitsetöid juhtis komisjon eesotsas partei linnakomitee sekretäri A. Kuznetsoviga. Komisjonil olid erakorralised volitused.

„Leningradlased peavad oskama käsitseda vintpüssi ja käsigranaati!" Kümned tuhanded mehed ja naised võtsid omaks selle võitlusloosungi. Tänavavõitluse võtteid õpiti igal pool: tehaste õuedel ja üliõpilaste ühiselamutes, majavalitsuste punanurkades ja spordiväljakutel.

„Leningradskaja Pravda" avaldas vana katelsepa F. P. Muravjovi kirja. Muravjov oli saatnud rindele kolm poega.

„Hitlerlikel närukaeltel ei õnnestu Leningradi vallutada!" kirjutas ta, väljendades kõigi linnaelanike tahet. „Iga nurga tagant anname neile tina, rebime granaatidega puruks, niidame kuulipildujatega maha. Iga jalatäit maad Leningradis kaitseme me viimse veretilgani."

Tohutu hulk uusi vabatahtlikke piiras partei rajoonikomiteesid, nõudes hävituspataljonidesse või rahvaväkke võtmist.

Leningradlaste võitlusvaimu tõstis palav kodumaa-armastus. Nad teadsid, et nende võitlust jälgitakse hinge kinni pidades

üle kogu maa, et Oktoobrirevolutsiooni hälli kaitsmine on kogu Nõukogude rahva südameasi.

Igalt poolt kandusid Lenini linna tervitus- ja armastussõnad, toetus- ja heakskiidusõnad.

„Me usume kindlasti, et hitlerlased ei pääse Leningradi!" kirjutasid Moskva töölised. „Teadke, seltsimehed, et teiega on kogu paljumiljoniline Nõukogude rahvas," kordasid moskvalaste järel Donbassi kaevurid. „Pidage mehiselt ja kindlalt vastu!" õhutasid kauge Bakuu naftatöölised.

Leningradlased, mu lapsed!
Leningradlased, mu uhkus!

Selliste südamlike ridadega algas saja-aastase kasahhi akõnni Džambul Džabajevi laul.

Ma ei elanud maailmas selleks,
et röövlite lehk mu hinge mataks.
Mitte selleks ei teinud ma tööd,
et muinasjutumaale roomaks öö,
et õitseva aia pimedus kataks . . .*

Rinde sõjanõukogu korraldusel trükiti Džambuli laul kiiresti ära ja kleebiti Leningradi tänavatel üles. See laul kutsus lahingusse.

Nagu ema tormab ohtu märgates appi oma armastatud pojale, nii ka meie piiritu kodumaa rahvad tegid kõik mis võimalik, et päästa hädast Lenini linna, kolme Vene revolutsiooni linna, kus esmakordselt kerkis nende vabaduse ja õnneliku elu koidik.

Kodumaa toetusest ammutasid leningradlased jõudu kogu üheksasada päeva kestnud piiramisaja kestel. Kuid eriti tugevasti andis see tunda 1941. aasta sügisel, traagilistel augusti- ja septembripäevadel, kui otsustati peamine küsimus, Leningradi elu või surma küsimus.

3

„Tunni aja pärast põrisesid meie pea kohal kolmkümmend kuus pommilennukit, mis pikeerisid metoodiliselt Krasnoje Selo aedu ja majakesi ning meid, kes me seisime relvadeta, labidad käes. Süttisid põlema pihttarad, lõi leegitsema koristamata rukis, Krasnoje Selo pinnast tõusid oiged."

Murdnud Luuga ja Kingissepa all rinde läbi, liikus armeegrupp „Nord" edasi. Augusti lõpp ja kogu septembri esimene pool möödusid ägedates lahingutes, lakkamatutes rünnakutes ja vasturünnakutes.

* Kõik käesolevas raamatus esinevad luuletused tõlkis M. Mäger.

Fašistid haistsid rikkalikku saaki. Leningradi lähedus kihutas neid tagant, sundides neid palavikuliselt kiirustama.

Feldmarssal von Leeb oli suurepärases tujus. Pärast seda kui Luuga kindlustusvöönd, mida hitlerlased nimetasid „Stalini liiniks" (kuigi see „liin" oli ehitatud leningradlaste kätega kõigest paari nädalaga), oli läbi murtud, näis kõik ülejäänu feldmarssalile täiesti tühisena. Ta tahtis kõigepealt Soome lahele ja Laadoga järvele välja jõuda ning haarata linn tiibadelt. Sellele pidi järgnema tormijooks kogu rindel.

Vaenlane tugevdas survet tiibadel. Mõned päevad kestsid ägedad heitlused Kotlõ asula pärast, kust hitlerlased kavatsesid Peterhoffi ja Oranienbaumi välja jõuda. Kagu poolt, piki Oktoobriraudteed, tungisid hitlerlased Ljubani ja Tosno peale, püüdes sealt Schlüsselburgi poole läbi murda. Selleks et Nõukogude väejuhatuse tähelepanu tiiblöökidelt kõrvale juhtida, paisati samal ajal suured tankijõud Puškini ja Krasnoje Selo peale.

26. augustil jätsid meie väed Ljubani maha.

27. augustil õnnestus vaenlasel vallutada Kotlõ ja järgmisel päeval Tosno.

29. augustil vallutasid hitlerlased pärast ägedaid pommitamisi Mga raudteesõlme, lõigates ära põhjapoolse tee.

Rinne lähenes Leningradile. Iga minut võis teoks saada feldmarssal von Leebi kavatsus haarata linn tiibadelt.

Sel ajal andsid meie väeüksused võimsa vastulöögi, sundides vaenlase põgenema Stekolnõi teelahkmeni. Selle tagajärjel olid sakslased ise sisse piiratud. Püüdes reservide järelejõudmiseni vastu pidada, asusid nad ringkaitsele ja kaevasid oma tankid maasse, muutes nad püsivaiks tulistuspunktideks.

Vaenlane kõrvetas näpud ka vasakul tiival. Pärast Kotlõ asula vallutamist tungisid saksa tankid Kipeni asulasse. Kuid rahvaväelased lõid nad tagasi. Nõrga väljaõppega ja halvasti relvastatud, seda eriti tankitõrjevahendite osas, võitlesid Leningradi rahvaväelased viimse veretilgani ega taandunud enne vastavat käsku.

Rindejoonel kostis ränk ja vaibumatu suurtükimürin. Öösiti lõõmas kogu horisont tulekahjudest. Fašistid tungisid edasi ennenägematu raevuga. Varahommikust hilisõhtuni tiirlesid nende pommilennukid meie kaitsjate kohal, tihedate kolonnidena tungisid peale nende tankiväeosad, püüdes eesliinist läbi murda.

Olukord muutus äärmiselt hädaohtlikuks.

Järjekordse parteilise mobilisatsiooniga läksid rindele tuhanded kommunistid-poliitvõitlejad. Silmapaistvad majandusmehed, parteiorganisatsioonide sekretärid, ametiühingu- ja komsomolitöötajad tulid kaevikutesse reameestena kaitsma Lenini linna.

Nende püha kohus seisis selles, et näidata inimestele vastupidavuse ja vapruse eeskuju.

Poliitvõitlejad ei nõudnud endale aukraade ega auastmeid. Nad asusid esimestena vasturünnakule, ja selles oli nende parteisõdurite ainus eelis.

Lev Misko oli poliitvõitleja. Surres hospidalis raskesti haavatuna, dikteeris ta omastele kirja: „Ma suren, kuid olen kindel, et meie üritus elab igavesti. Oi, kuidas ei tahaks surra! Missugune suurepärane elu ootab ees! Olen kindlasti veendunud, et metsikute fašistlike bandiitide lõpp on varsti käes."

Mitte ainult Misko, vaid sajad poliitvõitlejad andsid oma elu neil otsustavatel septembripäevadel. Nende ennastsalgavuse surematuks mälestusmärgiks on ja jääb igavesti võitmatu Leningradi kuulsus.

Eriti suure tähtsuse andis vaenlane Schlüsselburgi suunale. Hitlerlaste väejuhatus kavatses Schlüsselburgis kohtuda oma valgesoomlastest liitlastega.

Toibunud rängast löögist, mille nad said Stekolnõi teelahkmel, tungisid fašistid kahekordse energiaga edasi. Kümme ööpäeva kees Schlüsselburgi lõigus võitlus, vaibumata isegi öösel. Vaenlase äge pealetung kohtas siin veel ägedamat vastupanu.

Alles 8. septembril õnnestus sakslastel Schlüsselburgi tungida. Kuid oodatud kohtumist liitlastega ei toimunud. Valgesoomlased peatati Karjala maakitsusel kümned kilomeetrid enne Neevat.

Ka hitlerlastel endil ei õnnestunud forsseerida takistust laia Neeva näol, kuigi nad püüdsid seda teha ööl vastu 9-ndat septembrit. Klopsinud kiiresti kokku parved, hakkas vaenlane juba üle tulema, kuid sel ajal jõudsid Leningradist kohale töölistest koosnevad hävituspataljonid. Kaotanud peaaegu viissada inimest, oli vaenlane tahes-tahtmata sunnitud oma kavatsusest loobuma.

Meie vägede kätte jäi muuseas ka muistne kindlus saarel, mis asub Neeva suudmes. Selle kindluse garnison hoidis oma positsioone kuueteistkümne kuu jooksul kuni blokaadi läbimurdmiseni.

Tõsi küll, Schlüsselburgi hõivamine võimaldas von Leebil paisata peajõud vasakule tiivale. Vallutanud Laadoga järve lõunakalda, tahtis feldmarssal nüüd võimalikult kiiresti välja jõuda Soome lahele, hõivata Balti laevastiku fordid ja pöörata nende relvad Leningradi vastu.

9. septembri hommikul alustas vaenlane pealetungi Oranienbaumi suunas. Merejalaväe brigaadid, kes kaitsesid seda lõiku, olid kurnatud kaks nädalat kestnud vahetpidamatutest lahingutest. Mõnes pataljonis jäi rivisse kõigest kümmekond võitlejat.

Sellest hoolimata suutsid Kroonlinna meremehed vastata fašistidele ägedate vasturünnakutega. Algas visa võitlus iga asustatud punkti pärast, iga valitseva kõrgendiku pärast.

Vaenlasel oli rõhuv ülekaal, eriti tehnikas. Ja nii vahvasti kui meie sõjamehed ka võitlesid, andis see ikkagi end tunda. Ainuüksi piki Kipen-Võssotskoje teed paiskas vaenlane lahingusse sadakond rasket tanki. Pikeerivad pommilennukid, pannes psühholoogilise efekti saavutamiseks sireenid undama, ründasid alalõpmata meie positsioone õhust. Vaenlase suurtükid andsid marutuld.

Lõppude lõpuks jõudsid fašistid Soome lahe kaldale välja, kuid hoopiski mitte seal, kus Saksa väejuhatus seda oleks soovinud. Lenini linna kaitsjad hoidsid oma käes kaitse seisukohalt äärmiselt tähtsat platsdarmi võimsate „Krasnaja Gorka" ja „Seraja Lošadi" fortidega. Seda plàtsdarmi nimetati „primorski pjatatšokiks". Uskumatult keeruline oli seda „pjatatšokki" oma käes hoida. Siinsete vägede varustamine oli seotud hirmsate raskustega. Kuid siiski teenis platsdarm leningradlasi kuni blokaadi lõpuni.

Võitlus Leningradi eeslinnades lõppes vaenlasele osaliselt edukalt. Von Leeb maksis selle eest kallist hinda — tema armeede kaotused olid selleks ajaks sada seitsekümmend tuhat inimest. Peale selle oli löödud rivist välja viissada tanki ja umbes tuhat lennukit.

Leningradi eeslinnad said Saksa elavjõu ja tehnika määratu suureks kalmistuks.

4

„Leningrad! Mu kullakallis Leningrad! Kuidas ma sind armastan, ja mida ma kõik teeksin sinu päästmiseks!"

Rasketele kaotustele vaatamata otsustas von Leeb linna viivitamata rünnata. Vana feldmarssal arvestas, et tema poolel on tankide ja lennukite osas kolmekordne ülekaal. Ta võis oma edus peaaegu kindel olla. Kõige olulisemaks pidas von Leeb seda, et linna kaitsjad ei saaks hetkegi hingetõmbeaega.

Suur tormijooks Leningradile oli määratud 12. septembrile. „Nordi" armeegrupi staap, mis oli Gatšinasse ümber kolinud, et sündmustele lähemal olla, kavatses tormijooksu läbi viia lühikese ja jahmatamapaneva välklöögina, millele mitte miski ei suudaks vastu panna.

Mõni tund enne kokkuleppesignaali tõi sideohvitser Hitleri erikäskkirja. Määratsev füürer kiirustas oma käsilasi tagant, kutsudes üles mitte säästma jõudu kiire võidu saavutamiseks.

„Leningradi viivitamatust vallutamisest," lubas ta, „oleneb sõjategevuse lõpetamine."

Staabiohvitserid sõitsid kõikidesse diviisidesse ja lugesid Hitleri käskkirja rivi ees ette. Pärast seda seletasid gruppenführerid kompaniides sõduritele, et vallutatud linn jääb kõrgema juhtkonna korraldusel tervelt kolmeks päevaks täiesti võitjate käsutusse. Tee mis tahad — kõik on lubatud!

Meie kaitse eesliinil ei saadud kogu öö sõba silmale. Mõni tund enne tormijooksu algust võttis Saksa lennuvägi ette massilise rünnaku Leningradile. Meresadama piirkonnas puhkes hiigeltulekahju. Võitlejad nägid oma taga möllavat tulemerd. Tekkis mulje, et kogu linn põleb.

Roodudes kutsuti kiiresti kokku kommunistide ja kommunistlike noorte koosolekud; toodi kohale reservid ja selgitati uustulnukatele olukorda; täiendati laskemoonavarusid. Igaüks teadis, et fašistid alustavad varahommikul tormijooksu, et ees seisab viimne ja otsustav katsumus. Võit või surm, kolmandat võimalust ei olnud.

Täpselt kell kuus hommikul algasid kogu rindel — Schlüsselburgist Peterhofini — lahingud. Need olid ägedad ja ebatavaliselt pinevad heitlused, millesse mõlemad pooled paiskasid kogu jõu.

Hitlerlased tahtsid iga hinna eest vallutada Neeva madaliku üle valitsevaid Pulkovo kõrgendikke, mis olid tähtsaks võtmepositsiooniks. Sellesse lõiku olid suunatud suured tankijõud. Niisama järjekindlalt ründasid nad ka Uritskit ja Krasnoje Selod.

Fašistlike jõukude surve oli väga tugev. Vaevalt vaibunud rünnakule järgnes otsekohe teine, veel kestvam ja visam.

Hajus hommikune udu, tõusis päike, aga tormijooksu hoog ei raugenud. Järjest uued vaenlase tankid roomasid linna kaitsjate kaevikute peale, järjest uued pommilennukid tõusid õhku, et toetada saksa automaatureid.

Püssirohusuitsu tõttu oli raske hingata. Võitluse müras ei kuulnud inimesed üksteist. Igal sammul käis verine käsitsivõitlus.

Aga Leningradi võitlejad ei liikunud paigast, ei taganenud ilma käsuta. Sõdurid ja ohvitserid pidasid vastu viimse veretilgani, olles otsustanud pigem surra kui lasta fašistlikke röövleid Lenini linna. Südametunnistus ja mõistus ütles igaühele: kas peata vaenlane või sure oma kohalt lahkumata.

Alles õhtuhämaruses hakkas vaenlase surve pisut vaibuma. Hitlerlastel õnnestus vallutada Krasnoje Selo, Strelna ja Ligovo. Kohati kiilusid nad meie kaitsesse, makstes selle eest hirmsate kaotustega, aga otsustavat edu ei saavutanud siiski. Tee Leningradi oli endiselt suletud.

13. septembril hakkas tormijooks uuesti peale. Ka teine päev

ei toonud hitlerlastele midagi lohutavat, kuigi rünnakuid oli palju rohkem kui esimesel päeval.

„Saksa väed jõudsid Leningradi lõunapoolsetesse eeslinnadesse, kuid linna kaitsvate vägede ja neid täiendavate fanaatiliste Leningradi tööliste äärmiselt visa vastupanu tõttu ei olnud loodetud edu," tunnistas kümne aasta pärast hitlerlik kindral Kurt Tippelskirch, paksu „Teise maailmasõja ajaloo" autor. Vaevalt on vaja sellele vaenlase hinnangule midagi juurde lisada.

Leningrad oli siinsamas. Püüdes sinna jõuda, läbisid okupandid peaaegu tuhat kilomeetrit. Kui palju igasuguseid takistusi kerkis nende ette pikal teel Neemenist Neevani, kui palju kasepuust riste tuli panna nukratele sõdurihaudadele! Nüüd olid jäänud viimased kilomeetrid, mis tulid läbida mööda siledat ja tasast maad, mis oli nagu nimme loodud tankikolonnile liikumiseks. Ja just neil viimastel kilomeetritel ootas ebaõnn.

Oli mille pärast raevutseda . . .

Juba 8. septembril korraldas fašistide lennuvägi esimese massilise õhurünnaku Leningradile. Pealöök oli suunatud Moskva rajoonile. Linnas tekkis sada nelikümmend viis tulekahju.

Sellest päevast peale muutusid õhurünnakud pidevaks. 10. septembril pommitati Smolnõi, Kirovi, Moskva ja Vassili saare rajooni. Ööl vastu 12. septembrit, mõni tund enne rünnaku algust, paiskas vaenlase lennuvägi kümme tuhat süütepommi töölisrajoonile Narva väravate piirkonnas, meresadama kaile. Saksa lenduritel oli kästud valida just tihedalt asustatud elamurajoone.

Pisut varem — 6. septembrist peale — algas linna metsik tulistamine suurtükkidest. Esimesed mürsud langesid vabriku „Pjatiletka" rajooni. Surma sai kolmkümmend ja haavata sada seitse inimest. Septembrikuus oli keskmine ööpäevane suurtükitule kestvus seitse tundi ja kakskümmend seitse minutit.

Vaenlane valas oma viha välja rahulike elanike, naiste ja laste peale. Ühel septembripäeval, kui fašistide käsi käis rindel eriti halvasti, oli linnas seitse õhurünnakut. Samal päeval avas kaugelaskepatarei kolm korda tule, paisates südalinnale üle kahesaja raske fugassmürsu.

Leningradi elanikkond vastas hitlerlaste terrorile kasvava organiseeritusega. Kolmsada tuhat inimest astus vabatahtlikult elamumajanduses organiseeritud õhukaitsegruppidesse, ettevõtete avarii- ja sanitaar-meditsiinilistesse salkadesse. Nad kustutasid süütepomme, pidasid valvet katustel ja pööningutel, abistasid haavatuid, tegid päästetöid varisemiste puhul.

Kogu linn aitas tuletõrjekomandodel tule vastu võidelda. „Vaadake hoolega järele pööningud, sahvrid, koridorid ja panipaigad, kas ei ole sinna jäänud kergestisüttivaid asju," soovitas

„Leningradskaja Pravda" juhtkiri. „Kontrollige liiva-, vee- ja tuletõrjevahendite varusid."

Vaenlase tormijooks, mis oli kavatsetud lühikese ja jahmatamapaneva välklöögina, muutus pikalevenivaks heitluseks. Võitlus linna müüride all, mis nõudis iga päev uute reservide juurdetoomist ja tõi tohutuid kaotusi, ei andnud midagi. Leningrad oli endiselt kättesaamatu.

Elu sundis hitlerlasi taktika muutmisele mõtlema. Juhtus see, mida Hitleri peakorteris ei osanud keegi aimatagi. Jõudes Leningradi müürideni, jäid fašistid seisma. Metsikutelt ja enesekindlatelt frontaalrünnakutelt oli vaja üle minna pikaajalisele piiramisele.

Et asjad nii kujunesid, sellele aitasid kaasa ka meie vägede tugevad vastulöögid. 18. septembril, vaenlase tormijooksu kõige kibedamal momendil, forsseerisid Leningradi rinde väed ootamatult Neeva ja hõivasid Moskovskaja Dubrovka asula, luues vasakule kaldale oma platsdarmi — tuntud Neeva „pjatatšoki".

Viljatu tormijooks linnale läks vaenlasele maksma kakskümmend tuhat inimest surnutena.

26. septembril andis feldmarssal von Leeb hambaid kiristades käsu frontaalrünnak lõpetada. See oli niisugune läbikukkumine, mida ei olnud vana preisi sõjamehe pikaajalise karjääri kestel veel juhtunud.

Luurajad, kes jälgisid vaenlase eesliini, nägid, et hitlerlased kaevavad täisprofiiliga kaevikuid. Vaenlane hakkas valmistuma piiramiseks.

5

„Otsustasime mitte kodus istuda, kui kõik teised tööd teevad. Hakkame õppima ja samal ajal tehases töötama. Tehas täidab sõjalist tellimust. Oleme rahul, et ka meie teeme midagi rinde heaks."

Vaenlane peatus ja kaevus maasse.

Leningrad sai võimaluse hinge tagasi tõmmata.

Fašistide sissetungioht oli esialgu möödas, vähemalt lähemaks ajaks. Tõsi küll, teati, et vaenlane on otsustanud linna suurtükitule ja pommitamisega hävitada, et Hitleri peakorter oli andnud salajase direktiivi number nelikümmend neli, mille järgi „Leningradi, ja hiljem ka Moskva kapituleerumisega ei tohi nõustuda isegi mitte sel juhul, kui vaenlane selleks ettepaneku teeb". Kuid see kõik ei muutnud peamist: tormijooks linnale oli nurjunud. Hitleri väejuhatust oli tabanud ebaedu.

Nende ette, kes juhtisid Leningradi kaitset, kerkisid sel ajal uued mured ja uued raskused.

Aega kaotamata oli vaja ümber formeerida ja täiendada pikaajalistes võitlustes kannatada saanud diviise, kõvendada kaitset, ette valmistada reserve.

Fašistid rakendasid tegevusse kümneid kaugelaskepatareisid. Oli vaja elanikke ümber asustada linna kõige ohtlikumatest piirkondadest — Kirovi ja Moskva rajoonist —, mis olid nüüd rindelähedasteks muutunud. Tuli teha määratu suurt organisatoorset tööd, et leida ulualust kümnetele tuhandetele perekondadele, kes olid sunnitud vaenlase poolt vallutatud eeslinnadest lahkuma.

Kõige otsustavamaks, kõige teravamaks ja aktuaalsemaks probleemiks, mis huvitas absoluutselt kõiki, jäi ikkagi juurdeveo probleem, kommunikatsiooni probleem.

Blokaad! See sõna, mis oli poolenisti unustatud, tungis leningradlaste ellu, sai kuidagi äkki igapäevaseks reaalsuseks, täis ähvardavat ja valvsaksmuutvat sisu.

Juba augusti lõpul lõikasid fašistid ära kõik raudteeliinid, mis ühendasid Leningradi Nõukogude tagalaga. Viimane kaubalaadung pääses sissepiiratud linna 27. augustil.

Blokaad dikteeris oma seadused. Ja eriti tungivalt nõudis ta range arvestuse sisseseadmist ning kõigi linna käsutuses olevate toiduvarude äärmiselt kokkuhoidlikku kulutamist.

Juba 2. septembril vähendati esimest korda elanike leivanormi. Leningradlased said seda vähendatud pajukit ainult kümme päeva.

Ööl vastu 9. septembrit õnnestus fašistide lennuväel süüdata Badajevi toiduainetelaod, kus hoiti suurt osa linna varudest. Hiigeltulekahi lõõmas hommikuni. Tules hukkus umbes viis tuhat tonni jahu ja suhkrut, mis muidugi halvendas toitlusolukorda.

12. septembril vähendati teist korda elanikkonna ja rindevõitlejate leivanormi, 1. oktoobrist — kolmandat korda. Töölistele hakati andma nelisada grammi leiba, kõigile teistele — kakssada.

Jõudsid kätte näljaajad.

Napid toiduvarud kuivasid väga kiiresti kokku. Tahes-tahtmata tuli mitte ainult leivanormi vähendada, vaid ka seaduslikus korras lubada küpsetatavale leivale igasuguseid muid aineid juurde lisada. Kliid, jahutolm, õlikoogid, linnased, riisikestad, kottidest välja klopitud raasukesed, isegi toiduks kõlblik tselluloos — kõik läks käiku. Sõjanõukogu käsul kontrolliti üle kõik laod, kaubaveo haruteed, sadamakaid, veskid. Iga kilogramm toiduks kõlblikke aineid võeti rangelt arvele.

Juurdeveo organiseerimine muutus kõige olulisemaks. Selleks tuli teha kõik, mis oli inimese võimuses. Juurdeveost olenes pääsmine.

Raudteed ei töötanud. Hiiglalinna varustamine õhu kaudu oli äärmiselt ohtlik: iga transpordilennuki peale pidasid vaenlase

hävitajad vahetpidamata jahti. Ja kui palju oleks vaja olnud niisuguseid transpordilennukeid, et toita miljoneid inimesi?

Jäi ainus reaalne võimalus — muretseda Leningradile toiduaineid Laadoga järve kaudu. Laadoga lõunakaldal seisid juba vaenlase patareid. Järve põhjaosas võimutsesid valgesoomlased. Kuid lääne- ja idakalda vahel oli veel kitsas riba Laadoga vett vaba. Seda oli veel võimalik ühendusteeks kasutada ning selle kaudu linna ja rinnet kuidagi varustada.

Selle kitsukese Laadoga veeriba peale panidki leningradlased kõik oma lootused. Temast saigi varsti legendaarne „elu tee" — sissepiiratud Leningradi toitja.

TEINE PEATUKK

1

„Tulin just koolist, õigemini kooli pommivarjendist. Häire algas kolmandas tunnis, praegu on peaaegu kell kuus õhtul. Pommivarjendis oleks tahtnud kangesti süüa. Pealegi ei olnud valgust, istusime kord tikutule, kord piirituslambi valgel. Aga olgu peale, kõik on hea, mis hästi lõpeb. Metronoom tiksub, aga minu ees on taldrik pärmisuppi."

Leningradlaste pääsemine olenes Laadogast.

Ei olnud kerge seda eluliselt vajalikku Laadoga ühendusteed rajada. Ta sündis suurtes piinades, paljude tuhandete töötajate meeleheitlike jõupingutuste hinnaga, ägedate lahingute käras ja müras.

Igaüks, kes juhtus rahuajal Laadoga järve kallastele, armus tahtmatult sellesse looduskaitse alla võetud paika. Sõidad kõigest kolm tundi linnalähedase rongiga ja oledki nii imevaikses ja inimtühjas kohas, nagu oleksid sadu kilomeetreid kärarikkast linnast eemal. Unelev vaikus, kartmatud linnud, ahvatlevad metsarajakesed.

Sõda vajutas igale poole oma pitseri. Ta ei halastanud ka Laadogale. Kauaks ajaks kadus siit vaikus; rahu ja inimtühjuse asemele tuli suur sagimine.

Mida kibedamaks läks olukord Leningradi all, seda palavamaks muutus ka Laadoga rindelähedases lõigus.

Feldmarssal von Leeb sai aru, et ainult soovist ei piisa leningradlaste surnuksnäljutamiseks. Ta hindas ka seda suurt osa, mida võiks nende saatuses etendada üle Laadoga viiv trass.

Sissepiiratutel tarvitses ainult kas või natukene toiduaineid juurde vedada, ja blokaad ähvardas juba pikale venida.

Sellepärast ei lasknudki Saksa väejuhatus Laadogat silmist. Esialgu pidasid fašistid võimalikuks piirduda aktiivse lennuväe tegevusega. Feldmarssali käsul suunati sellesse lõiku pooled kõigist pommilennukitest. Iga päev pommitati õhust kaldaäärseid kalurikülasid, raudteejaamu, sildasid ja sadamaid. Ükskõik missugune märklaud — olgu see üksik veomasin või väike puksiirlaev — kõik äratas vaenlase lendurite tähelepanu.

Vaenlasel oli vaieldamatu ülekaal õhus, kuid taevaalust täiesti vallutada tal siiski ei õnnestunud. Andis end tunda Nõukogude hävituslennukite aktiivne vastutegevus, kes võtsid lahingu julgesti vastu isegi siis, kui sakslasi oli kümme korda rohkem. Ka meie seniitkahurvägi tugevnes iga päevaga ja tema täpne tuli andis end üha rohkem tunda.

Fašistid aimasid, et toiduainetekaravanid jõuavad järve läänekaldale öötundidel, kustutatud tuledega. Aimasid, aga takistada siiski ei suutnud.

Siis muutis vaenlane taktikat.

17. oktoobril algas ootamatult vaenlase uus pealetung. Kõigest sada — sada kakskümmend kilomeetrit lahutas Mga rajoonis asuvaid Saksa vägesid nende valgesoomlastest liitlasest, keda oli tabanud ebaedu ja kes ei pääsenud Sviri jõest kaugemale. Vaenlane hakkaski tegutsema Sviri suunas, valides esmajoones oma sihiks Tihvini linna. Hitleri isiklikul käsul tulid von Leebile appi värsked diviisid. Saksa peakorter tõi osa vägesid ära Läänerindelt, osa toodi lennukitel kaugest Aafrikast.

Hitlerlaste plaanid ei piirdunud üksnes Tihviniga. See Leningradi oblasti väike rajoonikeskus, mis asus keset tihedaid metsi, huvitas neid ainult kui üks etapp Leningradi kahekordsesse piiramisrõngasse võtmisel.

Just niisugune ülesanne oli antud kindral Schmidti manöövergrupile. Hõivanud Tihvini, pidid tema väed liikuma edasi ja ühinema valgesoomlastega. Saksa väejuhatus lootis ühe hoobiga tabada kaht kärbest.

Peaaegu samal ajal alustas teine Saksa vägede grupp, mida juhtis kindral Tomaschki, pealetungi piki Volhovi jõe mõlemat kallast Volhovi raudteesõlme suunas. Selle grupi lõppeesmärgiks oli Laadoga järve idakallas.

Vaenlane koondas suuri jõude. Kõigepealt viis von Leeb lahingusse kuus värsket diviisi, siis lisas veel kümme diviisi, võttes need ära rinde teistest lõikudest.

24. oktoobril vallutasid fašistid Malaja Višera ja Budogoštši.

8. novembril tõrjuti meie väed Tihvinist välja.

Hitlerlased lähenesid Voibokalo raudteejaamale. Kõigest paarkümmend kilomeetrit jäi neil Novaja Ladogani.

Olukord kujunes äärmiselt tõsiseks. Leningradi kaitsjad ei

jõudnud septembri frontaalrünnaku järel veel hingegi tagasi tõmmata, kui juba linna kohale kerkis uus hirmus oht. Vaenlase pealetungi edu ähvardas ju sulgeda ainsa ava, mille kaudu oli võimalik toiduaineid linna vedada. Mängus oli sadade tuhandete leningradlaste elu.

Vaenlasele vastulöögi andmise organiseerimise pani Riiklik Kaitsekomitee Leningradi rinde peale.

See oli aeg, kus kogu meie rahvas ja kogu progressiivne inimkond jälgis hinge kinni pidades oktoobrilahinguid Moskva all. Oli vähe neid, kes teadsid tol ajal Laadoga järve sündmustest.

Aga siin käisid ebatavaliselt visad ja verised võitlused. Need, kes kirjutavad sõja-ajalugu, tuletavad neid heitlusi meelde kõige väiksemateski üksikasjades. Tuletavad meelde, kuidas mereväebrigaadid lõid tagasi kolm korda tugevama vaenlase pealetungi, kuidas lennukitel toodi kohale abiväge ja need käigu pealt lahingusse astusid, kuidas lõppude lõpuks õnnestus fašistid peatada ja nad seejärel lähtepositsioonidele tagasi paisata.

Sõjaolukord ei võinud Laadoga kaudu toimuvaid vedusid mõistagi just soodustada. See tõi, vastupidi, uusi raskusi asjasse, mis selletagi näis lootusetult keerukana.

2

Laadoga järv on suurim Euroopas. Ta pindala on kaheksateist tuhat nelisada ruutkilomeetrit.

Laadoga on kuulus ka oma veerohkuselt. Hall Volhov, kärestikuline Svir, kiirevooluline Vuoksa ja kümned teised jõed ja jõekesed kannavad oma vee temasse laialdasest Laadoga-äärsest basseinist. Tema aga annab oma vee ära ainult majesteetlikult kaunile Neevale. Sellepärast, olgu möödaminnes öeldud, nimetatigi vanasti Laadogat Neevo järveks.

Laadoga on põline Vene, slaavi järv. Soomlased nimetavad teda „Vene mereks".

Palju veriseid taplusi ja ägedaid lahinguid on näinud selle järve sünged kaldad.

Aga mitte järve suurus ega tema kalarikkus ning tema kallaste kehv maapind pole olnud nende lahingute põhjuseks. Üle Laadoga käis vanasti kuulus kaubatee „varjaagide juurest kreeklasteni". Kroonika annab selle teekonna täpse marsruudi: „Kreekamaalt Ponti mere kaudu Dneprini. Dneprit mööda üles, ja siis tuleb tee, mida mööda tiriti veesõidukid ja kaup kuni Volotini, Volotit mööda pääseb suurde Ilmeni järve, sellest voolab Volhov suurde Neevo järve; sealt suubub jõgi Varjaagi merre, ja seda merd mööda võib isegi Rooma sõita."

Muistsete slaavlaste kerged lodjad sõitsidki Laadoga kaudu. Sõitsid karusnahkade ja linaga, relvade ja meega, kallite roogade ja kullaga tikitud meretaguste kangastega. Hiljem muutus järv elavaks kaubateeks, mida kasutas Novgorod, kellel oli kaubavahetus Saksa linnade Hansa Liidu rikaste kaupmeestega.

Novgorodlased olid kuulsad meresõitjad. Kauged meresõidud ei kohutanud neid oma tundmatute raskustega. Juba kaheteistkümnendal sajandil ehitasid nad Balti meres Gotlandi saarele tubli sissesõiduhoovi.

Muistsete slaavlaste rahvusvaheliste sidemete jälgi on näha veel tänapäevalgi. Kilomeetrit kümme Volhovist on vaikne kolmandajärguline Gostinopolje sadam, mis rahuldab nüüd ümbruskonna kolhooside transpordivajadusi. Kroonika kinnitab, et sel kohal toimusid Novgorodi ja Hansa kaupmeeste äritehingud ning et seda kohta nimetati tol ajal Kaupmeeste platsiks ehk Gostino Poljeks.

Kaubatee vajas loomulikult kaitset. Seal, kus Neeva Laadogast välja voolab, on väike Orehhovo[1] saareke. Selle saarekese asend on nii soodus, et see võimaldab saare valdajal kontrollida kogu siinset navigatsiooni. Juba üheksandal sajandil ehitasid slaavlased Orehhovo saarele valvekindluse. Hiljem tehti see mitmel korral maatasa ja taastati jälle. Ta on läinud Vene ajalukku „Oreška"[2] nimetuse all. Kestvad tülid Laadogal on käinud peamiselt selle „Oreška" pärast.

Esimene vaenlaste kallaletung novgorodlaste kaubateele leidis aset kaheteistkümnenda sajandi algul. Ootamatult saabus Laadogale tolle aja kohta määratu suur Rootsi eskaader, kavatsedes slaavlased siit minema kihutada. Kuid välismaalastel ei vedanud. Vaevalt jõudis kaldaäärsete elanike häbematu riisumine alata, kui Novgorodi malevad juba kohale jõudsid.

Varsti tegid rootslased uuesti katset. Sel korral hävitasid novgorodlased röövlid täielikult. „Ükski mees ei pääsenud," teatab kroonika lühidalt.

Kahekümne aasta pärast ilmus Rootsi eskaader uuesti Laadogale. Kutsumatuid külalisi ootas seegi kord hirmus löök. Voronova jõesuudme lähedal toimus otsustav lahing. Viiekümne viiest Rootsi laevast õnnestus pääseda vähestel. Ülejäänud uputati või võeti vangi ja toimetati suure pidulikkusega Novgorodi.

Vaatamata küllaltki mõjukatele õppetundidele, ei jätnud võõramaalased siiski slaavlaste kaubateid rahule. Alles neljateistkümnendal sajandil, sõlminud Rootsi kuningas Magnusega rahulepingu, said novgorodlased õiguse lääneriikidega takistamatult kaubelda.

---

[1] „Орех" — „pähkel", „ореховый" — „pähkli". Tõlk.
[2] „Орешка" — „pähklike". Tõlk.

Magnus osutus muuseas sõnamurdlikuks partneriks ja lepingus ettenähtud kohustusi rikkudes saatis uuesti oma laevastiku Laadogale.

Saatus tegi hiljem selle petise kuningaga kurja nalja. Pärimuse järgi sattus Magnus Laadogal kangesse tormi. Kolm ööd ja kolm päeva triivis ta laevalauast kinni hoides järvel, kuni Valamo kloostri mungad ta veest välja õngitsesid.

Huvipakkuv on samuti testament, mille Magnus maha jättis. „Vaat, mina, Rootsi kuningas Magnus," kirjutas ta, „kirjutan selle kirja siit ilmast ära minnes oma elu ajal: käsen oma lastel ja vendadel ja kogu Rootsimaal — ärge minge Venele kallale, see ei lõpe meile hästi!"

Möödusid sajandid, aga igipõline võitlus Laadogal kestis edasi, tuues edu kord ühele, kord teisele poolele.

Alles seitsmeteistkümnenda sajandi algul, „segastel aegadel", kui Vene riigi jõud olid sisetülide tagajärjel nõrgenenud, õnnestus rootslastel „Oreška" vallutada.

Kindluse piiramine kestis kaua ja vähese eduga, kuigi vaenlase käsutuses olid väga suured jõud. Lõpuks võtsid venelased vastu kapituleerumisettepaneku. See sündis väärikatel tingimustel. Venelastel lubati kindlusest lahkuda lehvivate võitluslippudega. Ärarääkimata suur oli rootslaste imestus, kui „Oreška" väravad kokkulepitud tunnil avanesid ja sealt väljus karkudel ainult nelikümmend meest, kõik haiged, haavatud, viimse võimaluseni kurnatud.

Peaaegu terve sajandi, kuni Peetri aegadeni, jäi kindlus rootslaste kätte. See, kuidas Peetri soldatid „Oreškat" piirasid ja sellele tormi jooksid, on üldiselt teada. Palju vähem teatakse aga sellele silmapaistvale võidule eelnenud Rootsi admiral Numersi eskaadri purustamisest. Sellesse eskaadrisse kuulus kümme mitme kahuriga laeva.

Enne „Oreška" kallale asumist tahtis Peeter oma käed vabaks teha ja Numersi Laadogalt minema kihutada. See ei olnud kerge ülesanne. Vene laevastik oli alles loomise järgus, Rootsit aga peeti õigusega esmajärguliseks mereriigiks.

Peetri käsutuses olid Laadogal ainult kehvad kalurite purjepaadid. Nende tõsisest relvastamisest ei saanud juttugi olla.

Peeter kaalus olukorda ja andis hulljulge lahingu. Ööl vastu 7. septembrit 1702 asus Vene väesalk kaluripaatidesse. Öö jooksul ületati järv ja koidikul ilmusid venelased Keksholmi alla, kus võimas Rootsi eskaader seisis ankrus.

Admiral Numers ei jõudnud veel üllatusest toibuda, kui juba venelased olidki tema lahingulaevade juures. Peetri kaardiväelased ajasid silmapilk oma laevad otse vaenlase laevade külje alla, klammerdudes spetsiaalselt selleks varutud konksudega rootslaste brigantiinide kõrgete parraste külge.

Algas metsik käsitsivõitlus. Rootslaste Laadoga eskaadrist ei jäänud midagi järele.

Vabanenud Numersist ja kindlustanud ennast tagalas, asus Peeter oma peaeesmärgi saavutamisele — „Oreška" vabastamisele. Ilma selleta ei olnud riigi uue pealinna rajamine mõeldav.

Tormijooks „Oreškale" algas 14. oktoobril 1702. Ja sellest päevast peale sai kodumaa kindluse alatiseks tagasi. „See oli väga kõva pähkel, kuid tänu jumalale on see nüüd õnnelikult katki hammustatud," rõõmustas Peeter.

Laadoga muutus uuesti sõjategevuse areeniks kodusõja aastatel. V. I. Lenini käsul asutati 1918. aasta suvel Laadogale sõjalaevade flotill. Selle laevadele saabusid revolutsioonilised Balti laevastiklased. Kaks aastat järgemööda kaitsesid nad siin Petrogradi lähiseid.

Laadoga flotilli kõige tähtsamaks operatsiooniks oli dessant valgesoomlaste baasile Vidlitsis 1919. aasta suvel. Balti laevastiklaste välkkiiret ja julget lööki kroonis täielik edu: vaenlase pesa hävitati.

Laadoga järv on veerikas nagu tõeline meri. Ka oma loomult pole ta sugugi järve moodi.

Vaevalt on maailmas veel teist nii tormist ja muutliku meelega järve kui Laadoga. Alates augustikuu keskpaigast kuni kinnikülmumiseni mässab siin lakkamatult maru. Selge ilmaga vagune järv muutub sõna otseses mõttes tundmatuseni. Kanged tormid, mis ulatuvad kümne pallini, kihutavad üles suure merelaine. Võikalt ja läbitungivalt ulub tuul; suure müranaga murduvad lained, keerutades ja pillutades kaldaäärseid kive.

Laevasõit on siin halva ilmaga seotud suure riskiga. Õnnetus ähvardab järvel mitte ainult kaitsetuid kaluripaate, vaid ka suuri laevu.

Laadoga sügistormide hirmsast jõust kõneldakse nii vanades ürikutes kui ka uusimates uurimustes. Mitte asjata ei keeldunud revolutsioonieelse Venemaa kindlustusseltsid kategooriliselt kindlustamast laadungeid, mida veeti mööda Laadogat, või siis nõudsid niisugust hinda, et parem oli kindlustusest hoopis loobuda.

Palju ebameeldivusi tekitas selle järve mässuline meel ka Peetrile. Venemaa uue pealinna ehitamise eest hoolitsedes arendas ta igati laevandust. „Kui suurt kahju tekitab iga aasta Laadoga järv," kaebas majanduslikult mõtlev Peeter 1718. aastal, „ainuüksi sel aastal hukkus tuhat laeva, ehituse algusest peale aga on hukkunud üle kümne tuhande."

Laadoga järve maruilmade läbi sündinud „suur kahju" sundis inimesi mõtlema kanali ehitamisele. See kanal pidi ühendama Volhovi suudme Neeva ülemjooksuga, et laadungid pääseksid Peterburisse tormist järve vältides.

Esimest kanalit hakati ehitama 1719. aastal. Tuhanded pärisorjad aeti Laadogale kokku maa kõigist nurkadest. Ja alles kaksteist aastat hiljem, juba pärast Peetri surma, toimus kanali pidulik avamine. Venemaa pealinna suunduvad laevad ja lodjad liikusid kunstlikult ehitatud teed mööda, pääsedes ohtudest, mis neid Laadogal varitsesid.

Nii tuligi välja, et järv, mis teenis veel Novgorodi jõepiraate nende pikkadel reisidel „kreeklaste juurde", hirmutas oma tormidega inimesed ära. Laialt Laadoga järvelt koondus kogu navigatsioon saja kilomeetri pikkuse kanali kitsasse sängi, mida mööda lodjad liikusid teosammul.

Peetri kanalit kasutati peaaegu poolteist sajandit, kuni see suurenenud kaubaveole liiga kitsaks muutus. Siis hakati ehitama uut kanalit, laiemat ja täiuslikumat. Uus kanal tehti vanaga paralleelselt, mõnes kohas kõigest paarsada meetrit eemale.

Ümber järve käivad teed avaldasid mõju ja Laadoga järv vajus peaaegu unustusehõlma. Keegi ei uurinud teda lähemalt, tema iseärasused ei huvitanud kedagi.

Esimene Laadoga kaart ilmus alles 1854. aastal, kui Vene uurijad olid juba ammu koostanud kõige kaugematel merede kaardid. Mereamet oskas selle kaardi väljaandmisel kõik kenasti segi ajada ja selle kasutamine oli praktiliselt võimatu.

Ka Laadoga järve hilisemad uurimused ei näinud eriti soliidsed välja. Mahajäetuse pitser, mille panid järvele tema ümber ehitatud kanalid, andis end kõigis tunda. Laadoga järvel sõitmine jäi ainult kohalike kalurite asjaks.

Laadoga aurulaevastik jäi kümneteks aastateks väikesearvuliseks ja oli lootusetult mahajäänud. Ka sadamaid ei korrastatud. Harvaharvad reisid Valamo saarele, Keksholmi (Käkisalmi) ja Sortovalasse — see oligi kõik, mida siin nimetati navigatsiooniks.

Ka pärast Oktoobrirevolutsiooni ei olnud vajadust Laadoga laevandusega tõsisemalt tegelda. Leningradil oli laialdaselt arenenud raudteeühendus, mis rahuldas täielikult kõik tema transpordivajadused. Jõeveod käisid nagu vanastigi kanaleid mööda, laevasõit jäi aga Laadogal tähtsusetuks ja juhuslikuks.

Sellele aitas kaasa ka see, et pärast Oktoobrirevolutsiooni läks suur osa järvest Soome kätte. Laadoga laineid kündsid peamiselt piirivalve kaatrid ja igivanad kõrgete parrastega kaluripaadid.

„Toiduaineid ei ole. Sööklates toidetakse rukkijahukördiga, lapšaad näeb harva. Antakse õlikookidest suppi, mida leningradlaste kõhud ei jaksa hästi seedida."

1941. aasta sügis sundis Laadoga järvesse uut moodi suhtuma.

Kas ta on navigatsiooniks mugav või mitte, selle üle ei olnud aega pead murda. Oli vaja kiiresti korraldada juurdevedu sissepiiratud Leningradi. Ohtlikest sügistormidest ja kogemuste puudumisest ei saanud juttugi olla. Mingisugused objektiivsed põhjused ei saanud viivitamist õigustada.

Iga päevaga muutus olukord Leningradis keerulisemaks. Linna kaitsjad talusid ennenägematut puudust.

Vaenlase lennuvägi pommitas elamukvartale. Majade rusude all hukkus tuhandeid inimesi. Septembri jooksul registreeriti kuussada kümme tulekahju. Oktoobris suurenes tulekahjude arv seitsmesaja viieteistkümneni. Fašistid heitsid süütepomme hospidalidele, teatritele, maailmakuulsatele muuseumidele. Tules hävisid „Maskeraadi", „Häda mõistuse pärast", „Aadlipesa" ja „Boris Godunovi" lavadekoratsioonid. Isegi loomaaeda pommitati alatasa. Emaelevant „Betti" jäi rusude alla ja tema kaeblik surmaeelne kisa kostis hilise ööni.

Suurtükituli muutus järjest tugevamaks. Fugassmürsud langesid majadele, paljukäidavatele risttänavatele, lõhkudes pilbasteks tramme ja autobusse. Oktoobrikuus tulistati ööpäevas keskmiselt üheksa tundi viisteist minutit.

Kuid kõige halvem oli toitlusolukord. Kõik toiduks kõlblikud aseained olid äärmiselt rangelt arvel. Elu kaalule pannes võeti kaitse eesliinil öösiti kartuleid. Rukkijahu oli jäänud viieteistkümneks päevaks.

Aidata võis ainult Laadoga.

Navigatsioonivajadusteks sobisid kõige enam kanalid, mis käisid ümber Laadoga. Sõit kanalites on iga ilmaga ohutu ega nõua spetsiaalseid järvelaevu. Kuid see variant ei tulnud üldse kõne alla: vaenlane lõikas juba septembrikuu keskpaiku kanalid ära. Ei olnud võimalik kasutada ka Laadoga põhjapoolset osa, kuigi see oli laevasõiduks sobivam. Seda kontrollisid valgesoomlased.

Sissepiiratutel oli ainult kitsas koridor Schlüsselburgi lahes — Ossinovetsist Novaja Ladogani. Laevasõiduks vähem kõlblikku, hullemat ja ohtlikumat kohta annaks otsida kogu järvel.

Laadoga põhjaosas on väga palju saari. Kallast lõikavad igal sammul tuulevaiksed abajad, kuhu laevastik võib varjule jääda. Schlüsselburgi lahes aga, nagu nimme, on kaldad igal pool madalad, soised, vesised. Üksikuid saari, mis siin leidub, ümbritsevad leetseljakud, mugavad lahed peaaegu puuduvad.

Lisaks kõigele langes 1941. aasta sügisel veetase kõvasti. Volhovi suudmes oli vesi peaaegu poolteise meetri võrra tavalisest madalam. Samasugune lugu oli Gostinopoljes, Ossinovetsis, Kobonas. Isegi väikese süvisega, madalalt vees istuvatel pargastel muutus randumine raskeks.

Eriti täbar oli olukord läänekaldal. Ossinovetsi sadam sai veel hädavaevalt laadungis pargaseid vastu võtta, aga tema naaberlahes Morjes oli vesi katastroofiliselt alanenud.

Tuli kiiresti alustada süvendustöid. Vaevalt jõuti nendega algust teha, kui hitlerlased hakkasid juba põhjapuhastamismasinaid ägedasti pommitama. Nad ei piirdunud ainult lennuväega, vaid hoidsid selle lõigu öösiti ka suurtükitule all.

Raudteeliin Leningradist Laadoga järveni ei olnud kõlblik. Rahuajal kasutati seda liini, mida muide nimetati Irinovka teeharuks, peamiselt turbaveoks. Kellelgi ei võinud pähe tulla, et kõrvaline linnalähedane harutee, mis oli mõeldud kuuele paarile rongile ööpäevas, muutub blokaadi ajal Leningradile ainsaks eluliselt tähtsaks magistraaliks. Siinsete jaamade teemajandus oli ajast ja arust, kaua remontimata jaamahooned olid aja jooksul luitunud, pöörangukohad rohtu kasvanud.

Rinde sõjanõukogu käsul sõitsid Laadoga poole välja remondi- ja taastamisrongid. Avariitempos organiseerisid raudteelased Irinovka harutee rekonstrueerimise. Tehti uued teed, laiendati jaamamajandust. Töö käis kolmes vahetuses.

Kõige nõrgemaks kohaks oli Laadoga navigatsioonis laevastik. Aurulaevu ja praame, mida sai tormi tingimustes kuidagi kasutada, oli kõigest kolmekümne ümber, ja needki vajasid tõsist remonti. Kõlblikke laevu oli veel Neeval. Ent kuidas oleksid need Laadogale pääsenud? Kõik katsed vaenlase positsioonidest Schlüsselburgis mööda pääseda nurjusid. Sakslased tulistasid iga laeva otsesihtimisega.

Laadoga flotilli sõjalaevad olid seotud lahinguoperatsioonidega. Iga päev tuli neil võidelda vaenlasega, kes oli Sclüsselburgi lahte tunginud. Nende rakendamine kaubaveoks oleks tähendanud kaitse nõrgendamist.

Ometi leidis flotilli juhtkond võimaluse selleks, et eraldada kahuripaadid „Bureja", „Nora", „Olekma", „Šeksna" leningradlastele leiva muretsemiseks.

Laevastiku asutamiseks tuli, nagu öeldakse, ära kasutada kõik, mis ette juhtus. Võeti appi isegi jõepraamid. Gostinopoljest Volhovi suudmeni veeti toiduaineid väikestel laevakestel. Novaja Ladogas toimus ümberlaadimine järvepraamidele. Siin töötati lahtisel reidil. Sakslased ei jätnud seda muidugi ära kasutamata, vaenlase pommilennukid olid alalõpmata reidi kohal.

Kuni 15. septembrini saabus Ossinovetsisse umbes neli tuhat tonni vilja. Tolleaegsete normide järgi jätkus seda leningradlastele kolmeks ja pooleks päevaks.

Siis algasid tormid, mis möllasid vahetpidamata pool kuud. Toiduainete muretsemine sissepiiratud linnale muutus tahestahtmata aeglasemaks.

Ööl vastu 17. septembrit puhkes äärmiselt tugev maru. Järve laevastik kandis mõne tunni jooksul nii suuri kaotusi, mida ei suutnud tekitada isegi vaenlase suured lennuväerünnakud.

Tolle öö õnnetused algasid „Uljanovski" hukkumisega. Volhovi suudme lähedal paisati see aurulaev koos praamiga, mida ta pukseeris, kaldarahnudele. Tunni aja pärast matsid lained „Kozelski". Hommiku eel läksid põhja „Mitšurin", „Voima", „Kalinin" ja mõned teised aurulaevad. Kõik nad sõitsid toiduainetelaadungiga.

Laadoga märatses metsikult. Tuule jõud ulatus kümne pallini. Kaldal paindusid kõrged mastimännid.

Keset ööd saadi teada, et mootorpraam number seitsesada viiskümmend kaks on hädas. Lahkudes läänekaldalt rahuldava ilmaga, sattus kaitsetu laev loodusjõudude võimusesse. Praamil olid Leningradist evakueeritud naised ja lapsed.

Sõjalaevad suundusid viivitamatult õnnetuspaigale. Otsingud kestsid varavalgeni, kuid jäid kahjuks tagajärjetuks. Naiste ja laste hukkumine oli kõige hirmsamaks kaotuseks sel ööl.

Oktoobri alguses jäi järv vaiksemaks.

Ootamatule vaikusele Laadogal vaadati kui „taeva kingitusele". Ilm oli vedudeks soodus ja seda tuli ära kasutada.

Niipea kui pimenes, väljusid Novaja Ladogast karavanid. Lennukite kindla kaitse all hakati töötama ka päeval. Nädalaga veeti üle järve peaaegu kuus tuhat tonni vilja, liha ja tangaineid.

23. oktoobril algas torm uuesti. Järv möllas neli ööd-päeva järjest. Kuus suurt praami, mida maru teel tabas, ei jõudnud kunagi Ossinovetsisse. Kogu ülejäänud laevastik jäi ankrusse.

5

„Eile esines raadios Vsevolod Višnevski. Täitsa kotkas, minu maitse järgi. Utleb alati õigel ajal, mis vaja. Räägib lihtsalt, selgelt, hästi, leningradlikult, bolševistlikult."

Faktid aitavad mõista ajavaimu. Faktid on nagu möödunud kirgede ja sündmuste materiaalseks muutunud kontsentraat. Kuiva veenvusega annavad nad tunnistust kuulsusrikastest tegudest, mida sooritasid väga paljud inimesed, kes kaitsèsid sel sügisel Leningradi.

27. septembril 1941 hoidis traaler „Som" kurssi Ossinovetsi sadamasse. Laeval oli viis tuhat tonni jahu. See oli, nagu alati, raske reis. Laadogal oli paras torm. Väike laevake rühkis suure vaevaga sihi poole.

Ainsa suurtüki juures, mis „Somil" leidus, seisis suurtükiväelane Nikolai Abakumov, kaadrimadrus. Nagu teisedki Balti laevastiklased oli ta Laadogale sattunud sõjaolukorra tõttu.

Abakumov pidas teraselt silmas taevast, oodates vaenlase pommilennukite ilmumist. Ta teadis, et „Junkersitele" meeldib pilvede vahelt välja söösta.

Äkki märkas Abakumov, et üks suur praam lähedal hakkab põhja vajuma. Lained ujutasid seda juba üle. Surmani kohkunud inimesed hüppasid praamilt vette.

Traaleril anti lahingualarm. „Som" muutis kurssi ja tõttas hukkujaid päästma.

Traaleri meeskonnal tuli kõvasti tööd teha, et kõiki kannatadasaanuid üles korjata. Neid kogunes üle saja. Nõnda palju rahvast väikesele laevale ära mahutada polegi nii lihtne! Pealegi kui laev on veel laadungis. Inimesed kuidagi ära paigutanud, liikus „Som" edasi.

Just nüüd jõudsid kohale pommilennukid. Terve eskadrill, üheksa kurjakuulutavat lindu, mustad fašistlikud ristid tiibadel.

Jõud olid liiga ebavõrdsed, et võidu peale loota. Abakumov mõistis seda, aga võttis lahingu siiski vastu. Traaler ruttas eemalt paistva kalda poole, laveerides ja kurssi muutes, et otsetabamustest kõrvale hoida. Tema ümber kõlasid kõrvulukustavad plahvatused. Lühikestel vaheaegadel kostis hirmunud reisijate hädakisa. Kogu selle aja pidas Abakumov „Junkersitega" ebavõrdset kahevõitlust. Tema suurtükk tulistas, saates mürsk mürsu järel pikeerivate lennukite pihta.

Juba tungis vesi läbi suurte aukude laeva kiiluruumi, sundides väest „Somi" paremale küljele vajuma, juba hakkas ka masin toppama, aga suurtükiväelane Abakumov jätkas võitlust, näidates vaenlasele selgesti, et pealtnäha nõrk traaler suudab enda eest seista viimse minutini.

Hiljem autasustati Nikolai Abakumovit tema kangelasteo eest Punalipu ordeniga. Kuid juba enne rinde sõjanõukogu käskkirja, mis teatas sellest sõjavägedele, levis Laadogal soldatite kuksikvärss:

Tahad fašistidega jõudu proovida —
Abakumovi südikust soovi sa!

Teine fakt nende päevade kroonikast on võetud Gostinopolje ümberlaadimisbaasi igapäevasest tööst. Gostinopoljest saabusid toiduained sissepiiratud Leningradi.

Elu baasis kulgès rütmiliselt. Tööliste erikomandod, mis olid komplekteeritud peamiselt pärast haavatasaamist paranenud võitlejatest, laadisid raudteevagunitest toiduaineid maha ja toimetasid need hiljem aurulaevadele ning praamidele.

Töö oli väsitav, kurnates välja kogu jõu. Võitlejad suutsid

sageli vaevu jalul püsida. Sakslased pommitasid baasi peaaegu iga päev, sundides kõiki elama häireseisukorras. Sellest hoolimata peeti ümberlaadimisbaasi kaugeks tagalaks.

Oktoobrikuu viimastel päevadel, murdnud läbi rinde, hakkas Saksa kindral Tomaschki mehhaniseeritud grupp Gostinopoljele lähenema. Kuulipildujad ragisesid nüüd päris lähedal. Vaenlane ähvardas ära võtta määratu suure lao sadade tonnide toiduainetega.

See oht muutus täiesti reaalseks, kui ühel hommikul hakkasid lao territooriumil lõhkema saksa mürsud. Juba esimene mürsk tappis laoülema. Pea kaotanud laadijad jätsid kõik sinnapaika ja sööstsid metsa.

Koos nendega põgenes lao juurest ka Aleksei Fedotenko. Mõni kuu hiljem sai selle tugevasti vimmas, võimsate kätega elukutselise sadamatöölise nimi Laadogal väga populaarseks. Temast kirjutati ajalehes, tema edusammude järgi kutsuti mahajäänuid joonduma. Kuid tookord, sel õnnetul oktoobrihommikul, andes järele nõrkusele, põgenes Aleksei Fedotenko koos kõigi teistega.

Metsas oli vaikne. Vihmast läbiligunenud kuuskedelt langesid külmad piisad, hämaratel lagendikel kollendas sügisene kulu. Kuulipildujate ragin kostis siia kaugelt ega tundunud enam nii hirmsana.

„Aga mis saab viljast?" turgatas Fedotenkole meelde. „Leivast, mida näljased Leningradi lapsed ei jõua ära oodata?"

Aleksei Fedotenko ei olnud kunagi Leningradis käinud. Rindele saabus ta otse oma Astrahanist, kus ta töötas sadamas laadijana. Aga Fedotenko teadis nagu kõik teisedki, kes töötasid laos, suurest puudusest, mis oli sel sügisel Lenini linna tabanud.

Fedotenko peatus järsku ning tõkestas enda järel jooksvatel seltsimeestel tee.

„Seis!" kisendas ta kõigest jõust, vehkides oma vintpüssiga, justkui oleks see kaigas. „Seis, ütlen ma! Läki tagasi!"

Inimeste kokkukogumiseks metsas kulus pool tundi. Ühed peatas Fedotenko mõne kainestava sõnaga. Neil hakkas häbi ning nad tulid talle ise appi. Teisi ähvardas ta kohapeal maha lasta. Nii või teisiti, aga kõik võitlejad pöördusid tagasi.

Vilja päästmiseks oli ainult üks võimalus: laadida see vagunitesse ja toimetada ohutusse kohta. Erutavaid lahinguhääli tähele panemata alustas komando tööd.

Vagunite lähedale virna laotud kottide laadimine läks üsna kiiresti. Hiljem tuli võitlejatel kotte seljas kanda umbes saja meetri kaugusele. Ja kuigi keegi ei olnud niisugust käsklust andnud, hakkasid nad varsti hingeldades ja higist leemendades seda vahemaad jooksusammul katma. Kõige ees ja kõigist kiiremini jooksis Aleksei Fedotenko.

Hakkas juba hämarduma, kui vaenlase suurtükid avasid laoplatsile uuesti tule. Üks mürsk sattus jahuvirna. Silmapilkselt kattus kõik ümberringi valge jahutolmuga. Teine mürsk lõhkus pilbasteks laudadest katusealuse, kus asus sõdurite söökla.

Tulistati järjest kõvemini. Kolm laadijat said kildudest haavata, kaks said korraga surma. Kõik vaatasid küsivalt Fedotenko otsa, kas ta ei käsi tööd lõpetada. Aga Fedotenko vaikis. Laadimine jätkus tule all.

Oli juba päris pime, kui viimane kott vagunisse tõsteti. Pärast seda läks Fedotenko helistama, et kiiresti vedurit saada, kuid tuli tagasi morni näoga: side ei töötanud.

Maas olid mõned kastid süütepudelitega. Ettenägelik laoülem oli need toonud igaks juhuks, kavatsedes need käiku lasta, kui teist valikut ei ole.

Kui lihtne ja hõlpus oleks olnud laaditud vagunid süüdata ja lao juurest lahkuda! Vaenlasele ei oleks midagi jäänud ja võitlejaid ei saaks keegi hukka mõista. Nad tegid ju kõik, mis oli nende võimuses.

Aga kas nad tegid ikkagi kõik? Ei. Vili oli vaja päästa leningradlastele, päästa ükskõik mil viisil!

Fedotenko jaotas oma seltsimehed võrdsetesse rühmadesse. Siis käskis ta laaditud vagunid lahti haakida. Kui ei ole vedurit, tuleb vagunid mööda rööpaid käsitsi edasi veeretada. Neil sadamas tehti sageli nii, et aeg ilmaaegu kaduma ei läheks.

Keegi püüdis vastu vaielda: kas siis väsinud inimesed suudavad niisugust tööd teha? Vaguneid tuleb veeretada ju mitu kilomeetrit! Nüüd kaotas Fedotenko esimest korda kannatuse. Ta sõimas vasturääkija armutult läbi ja nõudis käsu täitmist ilma igasuguse jututa.

Tagalakomando võitlejad sammusid kogu öö otsa nagu burlakid mööda raudteed, tõugates raskeid viljavaguneid. Alles koidu eel nägid nad manöövrivedurit, mis lähenes Gostinopoljele.

6

„Lugesin läbi Konstantin Fedini raamatu „Linnad ja aastad". Sm. Fedin on tore kirjanik, raamat meeldis mulle väga! Kui seda praegu lugeda, siis leiab nii palju sarnasust. Samasugused leivakaardid, samasugune karm ja vihaselt end turri ajanud valvas linn, samasugused hoiatavad sõnad: „Vaenlane on väravate all!" Ja samasugused jonnakad, aga kõikevõitvad kangelased."

Hilinenud sügisest navigatsiooni tormisel Laadogal suutsid organiseerida ainult niisugused inimesed nagu Nikolai Abakumov ja Aleksei Fedotenko, suuremeelsed, osavõtlikud inimesed, keda on millegipärast hakatud nimetama lihtsateks inimesteks.

Ei, nad ei olnud sugugi lihtsad! Balti laevastiku madrused, tööliskomandode võitlejad, puksiirlaevade kaptenid ja järvepraamide kiprid ei säästnud jõudu leningradlaste päästmisel. See oli õilis eesmärk. Miski ei suutnud neid peatada: ei torm, ei pommitamised, isegi mitte surm. Need olid tõepoolest sangarlikud loomused, suure vaimujõuga kangelaslikud teoinimesed, nagu enamus meie rahvast.

Navigatsioon kestis järve kinnikülmumiseni. Sissepiiratud linn sai sel teel kakskümmend viis tuhat tonni toiduaineid — tolle aja kohta hindamatu kingitus, mis võimaldas vastu pidada tervelt kakskümmend päeva.

Novembri alguses hakkasid varajased külmad end valusalt tunda andma. Kaldaääred olid hommikul paksult jääs, järvele aga kogunes jääkirmet, moodustades suuri tuhme lagendikke.

Enne kinnikülmumist elas Laadoga pingeliselt, unetutel öödel sündisid siin suured teod. Veealuste tööde ekspeditsiooni tuukrid sukeldusid mitu korda ööpäevas jääkülma vette, et tuua järve põhjast välja fašistide poolt põhja lastud laevade laadungit. See andis leningradlastele veel kaks tuhat tonni nisu. Mis sest, et see oli jõudnud juba kasvama minna! Rinde sidemehed ruttasid veealuse kaabli panekuga, et Leningrad saaks talveks Moskvaga kindla telefoniühenduse.

Ühel neist päevadest hukkus traagiliselt aurulaev „Konstruktor". Laev väljus Ossinovetsist töölistega, kes sõitsid ära tagala tehastesse. Saksa lendurid nägid, et nende ees on laev relvastamata inimestega, et sõjalist laadungit seal ei ole, ja... külvasid laevad üle pommidega.

Külmad muutusid järjest kõvemaks. Viimased praamid jõudsid vaevalt randumiskohtadeni. Laevasõit lõppes. Nüüd suutsid blokaadirõngast läbi tungida ainult lennukid. Mingit muud teed peale õhutee ei jäänud.

Blokaad surus Leningradi järjest tugevamini oma kondiste käte vahele. Hakkas esinema trammiseisakuid — ei jätkunud elektrienergiat. Veemagistraalid lakkasid töötamast. Lõppesid otsa söe-, nafta- ja puutagavarad.

Leningrad elas üle musti päevi.

KOLMAS PEATUKK

1

„Koolis on kole külm, käed külmetavad. Valgust meil esialgu on, aga teistel lastel lülitati elekter välja. Ka meie istume sageli küünlavalgel. Tuled koju — külm, tahaks süüa, ja ootad, kuni ema lubab pliidi alla tule teha. Mitte pliit, vaid lausa heategija blokaadi ajal!"

Ööl vastu 15. novembrit läks järsku külmaks. Talv saabus enneaegu.

18. novembril jõudis Laadoga läänekaldale salk luurajaid, kellel oli sõjaaja kohta pisut ebatavaline varustus: peale vintpüssi ja vöö küljes rippuva käsigranaatide kimbu hoidis iga mees veel käes terava metallotsaga keppi, mida tavaliselt kasutavad alpinistid.

Kaks võitlejat, kuulipilduja vedamise rihmad ümber rinna, tirisid laia talupojarege. Reel oli haavapuust vaiade tagavara, paistsid jämedad köiekerad, käsikuulipilduja, väliraadiojaam. Ei puudunud isegi korgist päästerõngad selge sinise kirjaga — ЦПК ja О имени С. М. Кирова.

Salk väljus järveäärsest Kokkorevo külast enne valget, kuid järsust järvekaldast edasi ei läinud, vaid peitis end tihedasse kaldaäärsesse kõrkjapuhmastikku.

Tihedasti teineteise ligi surutult ootasid luurajad, millal koitma hakkab. Pimeduses süttis vahetevahel plotski kollane silmake. Horisondi paremal serval lendasid taeva poole saksa valgustusraketid.

Nende inimeste süda oli raske. Kes teab, mis neid täna ootab? Kas õnn, kui kõik läheb hästi, kui nad suudavad eesmärgile jõuda ja tulevad tagasi rõõmustava teatega? Siis võib kõik välja kannatada. Või äkki läbikukkumine? Ega siis salgale ole sel süngel hommikul lihtne luureülesanne antud, ega nad ole Laadoga järvele saadetud järjekordset „keelt" tooma, vaid püha asja pärast, millest praegu pole midagi tähtsamat . . .

Kell kaheksa hakkas valgenema. Pikkamööda hajus öine pimedus talvise Laadoga jäise lagendiku ja kaldaäärsete metsade kohal. Taevas rippusid madalad pilved, hallid ja halbaennustavad. Vinge tuul sasis tigedalt kõrkjapuhmastes, plagistades jäätanud roogu.

Enne teisi tõusis sõjaväetehnik Sokolov. Väliselt kidur, äratas ta otsekohe tähelepanu oma kõhna tahtejõulise näoga. Järsud liigutused ja väga särav heasüdamlik naeratus, mis vahetevahel ta huultele ilmus, näitasid, et tegemist on noore inimesega, peaaegu noorukiga. Nagu teisedki luurajad, oli Sokolov uues, kõvasti lehkavas lambanahkses jopis.

Järve siledale jääle jõudes hakkas salgakomandör jalgadega trampima, hüppas isegi mõned korrad üles, proovides jää vastupidavust. Seejärel andis ta erutusest katkendliku häälega korralduse:

„Koh-ta-dele!"

Luurajad väljusid kiiresti kõrkjatest ja hakkasid rivistuma.

Enne salga teeleasumist valis Sokolov isiklikult pataljonist kõige tugevamad ja vastupidavamad mehed välja. Paljudele, kes palusid end kaasa võtta, tuli halastamatult ära öelda. Vaadates nüüd enda ees seisvate inimeste lohkuvajunud põski, külmast ülestõmmatud õlgu ja peeni kõhnu käsi, ei suutnud salgakomandör ohet tagasi hoida. Kõige tugevamadki nägid viletsad välja, neil oli järvel niisuguse ilmaga raske.

„Kuhu me läheme ja milleks, seda teate te niisama hästi kui minagi," ütles Sokolov. „Rahvas nälgib Leningradis, aga teisel kaldal on terved mäed vilja. Pidage seda meeles, seltsimehed. Pidage meeles, mis ka ei juhtuks. Kui me tuleme tagasi tühjade kätega, leningradlased hukkuvad. Meie emad, meie õed ja vennad, haavatud hospidalides, võitlejad eesliinil hukkuvad kõik ilma erandita. Praegu on kallis iga päev . . ."

Sokolov ohkas veel korra ja vaikis. Ta mõistis nähtavasti, et vabatahtlikke, kes tulid täna temaga, ei ole sugugi vaja agiteerida. Kas nad siis ise ei nälgi kehval rindepajukil? Kas need pole siis pataljoni parimad mehed?

Paremal tiival seisab raskelt kepile toetudes Nikita Ivanovitš Astahhov, Piiteri punakaartlane, kes võttis osa tormijooksust Talvepaleele, roodu kõigi poolt lugupeetud partorg. Nikita Ivanovitšil on linnas naine ja kaksiktütred, enne sõda oli ta iseühes Kirovi tehase tsehhis agitaatoriks. Kas siis Astahhovit on

vaja veenda? Silmi vidutades vahib ainiti hämarat vaenulikku kallast vanem Maksim Jemeljanovitš Tverdohleb. Tema palus esimesena end luuresse võtta, kuigi pole veel kuud aegagi möödas, kui ta alles paranejate pataljonist välja kirjutati. Kolhoosi autojuht Dnepropetrovštšinast, tankijuht Tverdohleb on juba hospidalis olnud. Ta sai purustatud masinas Luuga all kannatada, tõi piiramisrõngast välja oma relvakaaslasi ja lisaks veel tähtsate staabidokumentidega portfelli, mis võeti ära mahalastud fašistide kindralilt. Ka niisugusele mehele pole vaja midagi seletada.

„Moondamiskitlid selga!" käsutas salgakomandör. „Lähme hanereas, intervall vähemalt kümme meetrit!"

Sokolovi kõrval seisis Nikanorõtš, Kokkorevo kalurikolhoosi brigadir. Kui külas sai teatavaks, et salk vajab usaldusväärset teejuhti, pakkus Nikanorõtš ise oma abi.

„Kas on aeg liikuma hakata?" Sokolov vaatas kärsitult kella. „Varsti kaheksa, valget aega on meil vähe . . ."

Teejuht noogutas vaikides pead. Mehed hakkasid ahelikku hargnenult järvejääle astuma.

Igivanasse kalurikülla Kobonasse, mis laius vabalt Laadoga vastaskaldal, oli kõigest kolmkümmend kilomeetrit. See polnud ei tea mis pikk maa. Ja kui poleks olnud loendamatuid ohte, oleks Sokolovi salk võinud oma lahinguülesande täita veel enne pimedat.

Ohtusid aga oli tegelikult veelgi rohkem, kui luurajad arvata oskasid.

2

„Koduste ülesannete tegemiseks on vaja sooja tuba. Koolis niisugust tuba ei ole. Ah külm, külm, kuidas sa küll segad elamist ja töötamist!"

Varajane külm ajas Leningradi kaitse juhtijate plaanid segi. Ilm tuli fašistidele appi. Von Leebi pommitajad pugesid kas või nahast välja, et laevasõitu Laadogal katkestada. Aga see ei läinud neil korda. Enneaegsetel novembrikülmadel aga õnnestus see ilma vaevata. Navigatsioon tuli tahtmatult lõpetada kolm nädalat varem, kui oli ette nähtud.

Blokeeritud linn jäi jälle ilma juurdeveota. Järve kinnikülmumine lõikas läbi selle ainsa peenikese niidikese, mis ühendas Leningradi muu Nõukogudemaaga.

Tõsi küll, oli olemas veel õhutee. Väga riskantne, kui arvestada vaenlase tolleaegset ülekaalu lennuväe osas, palju ohvreid nõudev, kuid ometi tee! Oleks olnud viga jätta see võimalus kasutamata.

Transpordilennukid alustasid oma tööd järgmisel päeval pärast navigatsiooni lõppemist. Novaja Ladogast saadeti Leningradi liha, kondenseeritud piima, konserve, munapulbrit ja muid kaloririkkaid toiduaineid. Koorem maha laaditud, võtsid lennukid tagasiteel reisijaid peale.

Õhuveod ajasid sakslaste väejuhatuse ärevile. Vaenlase hävitajad hakkasid Laadoga kohal ketikoertena valvet pidama. Kattes üksteist kuulipildujatulega, liikusid rasked „LI-2" üheksakaupa. Peaaegu alati saatis neid meie hävitajate eskort. Kuid hoolimata neist ettevaatusabinõudest kandis transpordilennuvägi suuri kaotusi.

Õhutee suutis anda kõigest sada tonni toiduaineid ööpäevas. Linna ja rinde vajadustega võrreldes kole vähe!

Olukord Leningradis muutus järjest halvemaks.

Näljadüstroofia hakkas inimesi maha murdma. Lihased muutusid lõdvaks, silmad tuhmiks, õlad tinaraskeks.

Trammid seisid — tööl käidi jalgsi. Veevärk ei töötanud — vett tuli tuua jääaukudest. Päev päeva järel võimutses neetud pakane. Linnatänavatel kostis ikka sagedamini kelgujalaste kaeblikku kriuksumist. Omatehtud kirstudes, aga ka lihtsalt linadesse mässitult veeti kalmistule surnuid.

Käre külm ja tappev nälg, pommitamised ja tulistamised, kõik mõeldavad ja mõeldamatud hädad langesid korraga linnaelanike kaela, sundides neid taluma kirjeldamatuid piinu.

Kuidas aidata Leningradi?

Tuhanded nõukogude patrioodid mõtlesid sellest, kuidas aidata, kuidas Oktoobrirevolutsiooni hälli surmast ja häbist päästa. Mõeldi südamevaluga, soovides teha kõik, mis on inimese võimuses, et aga Leningradi langemist ära hoida.

Missuguseid projekte siis küll saadeti Smolnõisse, kus asus Leningradi rinde staap! Olgugi et mõned neist olid fantastilised, nagu näiteks ettepanek kaevata kiires korras tunnel blokaadirõnga alt läbi, siiski püüdsid nende projektide autorid leningradlaste saatust siiralt kergendada.

Kõige tõhusamaks abiks sissepiiratud linnale oleks muidugi olnud blokaadi läbimurdmine. Nii tõsiseks operatsiooniks aga ei jätkunud kahjuks jõudu. Pidulike saluutide ja hiilgavate võitude aeg oli siis veel väga kaugel. Meie maa elas üle raskeid sõjaliste kaotuste päevi.

Noil novembripäevil sündiski mõte ehitada Laadoga jääle autotrass ehk „elu tee", nagu seda tänulikud leningradlased nimetasid.

Vaevalt on võimalik kindlaks teha, kellele see imelik mõte esimesena pähe tuli. „Elu tee" idee sündis rahvahulkades, muutudes tõeliselt kollektiivseks. Selle mõtte dikteeris häda. See oli ainus õige ja praktiliselt võimalik väljapääs räbalast olukorrast, millesse Leningrad oli sattunud.

„Elu tee" ehitamine oli kavatsetud hulljulgelt ja revolutsiooniliselt. Selle ettevõtte ulatus, erakordne kiirus, millega tuli tegutseda, kohutavad raskused, mis kerkisid jäätee organiseerijate ette — kõigile sellele pole maailma ajaloos midagi võrdset.

Päästetrass koosnes kolmest põhilõigust, mis nagu võistlesid omavahel mitmesuguste raskuste ja takistuste osas.

Alates Leningradist pidi tee kulgema kas vana suurt maanteed või Irinovka haruteed mööda Laadoga järve kaldani, kus ta Ossinovetsi neeme lähedal pidi jääle välja jõudma. Edasi tuli kõige ohtlikum ja tundmatum osa teest — kolmekümne kilomeetri pikkune jäälõik, mis pealegi oli vaenlase positsioonidelt näha. Laadoga idakaldal Kobona külas jõudis tee uuesti kindlale maale. Ja siit algas kolmas lõik — kauge Podborovje raudteejaamani, mööda ilma igasuguse teeta soid ja metsatihnikuid. Pärast Tihvini langemist, kui vaenlasel õnnestus Vologda-Volhovstroi liin läbi lõigata, pidi see kõrvaline jaam muutuma Leningradi peamiseks varustusbaasiks.

Niisugune nägi välja „elu tee" projekt. Marsruudi pikkus oli kolmsada kaheksa kilomeetrit. Ainult üks viiendik teest langes enam-vähem korralikule Leningrad—Laadoga maanteele. Kogu ülejäänud osa trassist tuli alles ehitada.

Leningradi karm tegelikkus nõudis energilisi ja viivitamatuid samme. 13. novembril oli rinde sõjanõukogu jälle sunnitud linnaelanike ja rindevõitlejate leivanormi vähendama. Kuigi need normid — mida oli juba kord vähendatud — rippusid õhus.

Nälg sundis tõttama.

Juba 8. novembril, nädal enne navigatsiooni lõppemist Laadogal, anti välja käskkiri jäätrassi ehitamise kohta.

Laadoga idakalda soodes ja rabades, keset tihedaid metsapadrikuid ja läbipääsmatuid nõgusid kerkis mõne päevaga rindelähedane magistraal, mida sai kasutada autoliikluseks. See ühendas Kobona kauge Podborovjega.

Rinde sõjanõukogu kuulutas selle tee ehitamise ülikiireks. Siin töötasid armee sapööridega külg külje kõrval tuhanded kolhoosnikud, kes olid tulnud ehitusele ümbruskonna küladest. Nad raiusid metsa, rajades autotrassi kõige lühemat joont mööda, sillutasid palkide ja okstega soiseid kinnikülmumata teecosi, vedasid kruusa ja liiva. Öösiti töötasid magistraali ehitajad arvukate lõkketulede valgel. Maskeerimiseks tehti paarisaja meetri kaugusele veel üks lõkete rida. Vaenlase õised lennukid pommitasid sageli seda pettetulede rida.

Läänekaldal seati kiiresti korda suur maantee, mis viib Laadoga järveni. Ka siin aitasid sõjaväelastest tee-ehitajaid kümned vabatahtlike brigaadid Leningradi vabrikutest ja tehastest.

Kuid otsustav oli muidugi tulevase „elu tee" jäälõik. Kõik olenes neist kolmekümnest kilomeetrist Laadoga jääl. Ükskõik

kui palju toiduaineid ja laskemoona idakalda ladudesse virna ka koguda, leningradlaste olukorda see ikkagi ei kergendaks. Reaalseks väärtuseks muutusid nad alles läänekaldale jõudes.

Tee jäälõik ehk „jäätee", nagu seda Laadogal nimetati, jäi kauaks ajaks lahendamata küsimuseks, mille kallal teadlased ja praktikud pead murdsid. See oli täiesti iselaadi mõistatus, mis meenutas mitme tundmatuga võrrandit.

Jäätee pole iseenesest mingi uudis, seda eriti meie maa põhjapiirkondades. Kogu häda seisis selles, et ükski niisuguse tee ehitamise moodus — neid aga oli nii kodumaa kui ka välismaa praktikas küllalt palju — ei sobinud üleüldse Laadoga tingimustega.

Kakskümmend talve järgemööda käis Svijažska lähedal niisugune raudtee üle Volga. Svijažska poolteise kilomeetri pikkuse ülekäigukoha jaoks tehti jääd spetsiaalselt paksemaks, seejärel pandi maha varem valmistatud liiprid, et nõrgendada jääpinnale langevat survet. Alles pärast kõiki neid ettevalmistusi saadeti täislaaditud vagunid jõe vastaskaldale, ja sedagi ühekaupa, pika vaheaja tagant.

Umbes samas vaimus organiseeriti ka raudteeülesõidukoht Koola jõel Esimese maailmasõja ajal, kui ehitati Murmanski raudteed. Seda teed mööda veeti ehitusmaterjali.

Ühesõnaga, kõik varasemast ajast säilinud tehnilised kirjeldused osutusid kasututeks. Need teed ehitati tavaliselt kiirustamata, lühikese maa peale, rahuaja tingimustes. Polnud kuhugi rutata, aega jätkus kõigeks: selleks et jääd küllalt paksuks muuta, külmi öid oodata ja liipreid valmistada. Laadoga järvel aga tuli ehitada kolmekümnekilomeetrine jäätee uskumatult lühikese ajaga. Ja mitte tavaline jäätee, vaid niisugune, kus autod võivad liikuda raskete koormatega kogu ööpäeva. Lisaks kõigele pidi tulevane jäätee paratamatult läbima tsooni, kuhu ulatus vaenlase suurtükituli.

Täielik segadus valitses niisuguses tähtsas küsimuses nagu jää kandejõud. Selgus, et selles asjas esinevad tehnika käsiraamatutes täiesti vasturääkivad arvamused. Ühed spetsialistid kinnitasid, et kolmetonnisele veoautole on täiesti küllalt, kui jääkatte paksus ulatub viieteistkümne sentimeetrini, teised suurendasid seda kahekümneni, kolmandad aga, nähtavasti kõige ettevaatlikumad, kolmekümne sentimeetrini. Katsu siis otsustada!

Tuli mõelda ka piirkoormusele, trassi vahetamisele. Kui metalli väsimus tekitab konstruktoritele ja leiutajatele palju muret, siis seda enam oli vaja karta jää väsimuse võimalikke tagajärgi. Ega siis „elu teel" hakka sõitma üksikud autod, vaid lõpmatud autokolonnid. Piirkoormus oli tarvis varem välja arvestada.

Laadoga järve talverežiimi tunti vähe. Vähesed teated, mis olid jäätee organiseerijate käsutuses, ei tõotanud midagi head. Need teated hoiatasid, et Laadoga jää on äärmiselt kapriisne ja vähe usaldusväärne isegi suurte külmadega, et tuleb olla valmis igasugusteks üllatusteks.

Üheks talvise Laadoga tigedaks iseärasuseks on näiteks jäälõhed. Need lõhed tekivad igal talvel, sealjuures alati eri kohtades, ja nende laius ulatub mõnikord kolme meetrini. Keegi ei osanud selle mõistatusliku nähtuse põhjust seletada. Ehitada tuli lihtsalt hea õnne peale.

Teati ka, et järvel, eriti aga madala veega Schlüsselburgi lahes, tuleb ette jää kuhjumisi. Hunnikusse kogunenud jääpankade vahelt ei ole kuidagi võimalik läbi pääseda, ei käies ega sõites.

Tõsiseks ohuks on ka jääaugud. Lund täistuisanuna võivad nad autojuhile püüniseks saada. Tarvitseb vaid niisugust püünist õigel ajal mitte märgata, kui juba võidki ennast silmapilkselt koos autoga järve põhjast leida.

Kohalike elanike küsitlemine andis vähe kasu. Laadoga järvel ei olnud varem kunagi üle jää vähegi suuremaid koormaid veetud. Kalurite talveteed hakati kasutama alles pärast kolmekuningapäeva külmasid. Seda mööda sõideti hobustega, ja sedagi ettevaatlikult.

Rannakülades jutustati hirmuäratavaid lugusid teadmata kadunuks jäänud teelistest, põhjatutest aukudest ja reetlikest soojadest vooludest, mis varitsevad igaüht, kes julgeb oma jalga külmunud järvele tõsta. Tegelikud faktid põimusid siin läbi legendidega ja polnud sugugi lihtne eraldada tõtt väljamõeldistest. Üks asi oli ainult kindel: Laadoga on ka talvekuudel isemeelne, teistest järvedest hoopis erinev.

Kuid nii ohtlikud kui igasugused lõhed, jääpangad ja salakavalad augud ka autotranspordile on, olid nad siiski lausa tühised, võrreldes põhiprobleemiga, mis neil päevil kõiki ärutas.

Otsustav oli — aeg. Lõppude lõpuks võib järve igasuguste iseärasustega kohaneda. Kui ta ainult kiiremini kinni külmuks, kui ainult noor jää kandma hakkaks.

Ilmajaama andmetel külmus Laadoga lõplikult kinni tavaliselt 13.—15. detsembri paiku. Toiduainete ja laskemoona massiline juurdevedu võis järelikult alata kuu aja pärast.

Oodata terve kuu oli võimatu! Oodata, kui linna oli jäänud leiba nii vähe, kui olukord oli peaaegu katastroofiline ja iga päev tõi juurde järjest uusi näljadüstroofia ohvreid.

„Oleme ometi kommunistlikud noored! Me peame ja suudame töötada ning me tööta me. Meil pole õigust õppeaastat kaotada, vastupidi, peame aitama ka teisi selle edukalt lõpetada."

Õnneks tuli oodata palju vähem.

Novembrikülmad sundisid navigatsiooni enneaegu lõpetama. Kuid pole halba ilma heata: külmad tulid õigel ajal appi. Laadoga külmus kinni varem kui tavaliselt.

Laadoga külmumise käik tekitas kõige enam muret neile, kes juhtisid kaitset. Sõjanõukogule kanti iga päev ette ilmaennustused ja teated ning jää paksuse mõõtmise andmed. Avaliku raamatukogu bibliograafid täitsid ühe ööga rinde kiire tellimuse: valisid välja kogu kirjanduse, milles kas või mõni sõna räägiti Laadogast.

Järv külmus pikkamööda. Novembri keskpaiku ei olnud enam horisondil näha ainustki tumedat lahtise vee viirgu.

Sõjanõukogu andis korralduse organiseerida lennukitelt täpne pildistamine. Luurelennukid lendasid mitu korda piki kavatsetavat trassi.

Kogu Laadogat kattis jääkord. Lendurite fotod näitasid, et ainult Astretšje leetseljaku lähedal on suur lahvandus, mis ulatus hobuserauakujuliselt põhja poole. Kohalike elanike jutustustest selgus, et niisugused kinnikülmumata kohad on Laadoga järvel tavalised. Tuleb ette talvi, kus need jäävad lahti mitmeks kuuks, sulgedes tee idakaldale.

Kuid uued lennukitelt tehtud ülesvõtted hajutasid kartused: lahvandus Astretšje lähedal kahanes. Pärast seda tuli luurajate kord. Jääkatte tugevust said kontrollida ainult jalakäijad — õhust paistab nii õhuke kui paks jää ühesugusena.

Tee-ekspluatatsiooni pataljoni komandör major Aleksei Možajev kutsuti telefonogrammiga Smolnõisse.

Jutuajamine sõjanõukogus ei olnud pikk. Kindral, kes võttis pataljonikomandöri vastu, palus olukorrast ette kanda. Vastuse tähelepanelikult ära kuulanud, tõusis ta laua tagant püsti.

„Kas te kohalike elanikega sidet peate?" küsis kindral Možajevile teraselt silma vaadates. „Mida ütlevad põliselanikud? Kas praegu võib järvest üle minna?"

Možajev vastas, et isegi vanad rannakülade kalurid, kellega ta nõu pidas, ei mäleta juhust, kus novembris oleks kasutatud reeteed. Jää on alles väga õhukene. Niipea kui lähed kaldast veidi kaugemale, hakkab kohe pragisema ja praksuma.

„See on kõik õige," katkestas teda kindral, astus Možajevi juurde ja istus tooli käetoele. „Aga võtke arvesse, et meie olukord on äärmiselt halb. Teie ja kõik teised, kes on praegu

Laadogal, peate seda teadma. Olukord on kuulmatult räbal! Kolme päeva eest vähendasime leivanormi, nüüd aga kavatseme uut vähendamist. Kas te mõistate, mida see tähendab?"

„Mõistan, seltsimees sõjanõukogu liige."

„Hea on, et te mõistate. Kuid seda peab ka tundma. Aga kui te kord juba mõistate, siis on kõik korras! Tegutsege aega kaotamata! Praegused leningradlaste leivanormid ei saa kaua kesta. Viivitamine on praegu surm . . ."

Lõpuks andis kindral Možajevile käsu varustada kõige vajalikuga luuresalk, kes ületaks järve ja märgiks trassi Kobonani, viljavarudeni.

„Ei tohi tundigi kaotada!" kordas ta Možajevit välja lastes. „Leningradlaste päästmine on teie käes . . ."

Need sõnad jäid Možajevile sügavasti meelde. Need kajasid tal kõrvus, kui ta kõndis mööda tühja, lund täistuisanud Suvorovi prospekti, oodates autot, et sõita oma pataljoni.

Õhtu oli külm. Nurgal, fašistide süütepommidest mahapõlenud hospidali vastas seisid naised, kotikesed käes. Možajev oli varemgi märganud neid pikki, rahulikult ootavaid leivajärjekordi, kuid mõistis alles praegu, et ta polnud neid õigesti hinnanud. Ometi kõnelesid need kahvatud, suletud leivapoe ukse taga vaikides seisvate naiste näod nii palju. Nälg, hirmus ja halastamatu vaenlane, koputas oma luise käega juba leningradlaste uksele.

Sel ajal kui Možajev oli Smolnõis, käis autojuht oma perekonda vaatamas. Tema nukrat juttu kuulates tulid pataljonikomandörile sõjanõukogu liikme sõnad jälle meelde.

„Rahvas nälgib," lausus autojuht masendatult. Ta sõitis tuledeta, läbides ettevaatlikult Porohhovõi pimendatud, justkui väljasurnud tänavaid. „Nälgib kohutavalt . . . Kõik võiks välja kannatada, aga lastest on kole kahju. Aga millega sa aitad? Aidata pole millegagi. Sant lugu, seltsimees major."

Možajev istus autojuhi kõrval, mõeldes eelseisvast operatsioonist. Kui tal lubataks pataljon asetäitjale üle anda ja endal minna sellele riskantsele jääluurele, oleks ta kas või otsekohe valmis teele asuma. Olgu vastne järvejää ebakindel ja oht kuitahes suur — ta läheks ikkagi kõhklemata. Kuid sellest on naeruväärt unistadagi. Kena pataljonikomandör küll, kes hülgab talle usaldatud ülesande selleks, et hakata tavaliseks luurajaks! Ei, tema kohustused on hoopis laialdasemad. Ta peab organiseerima luure, ettenägelikult läbi mõtlema iga pisiasja, millest sõltub edu. Väga oluline on valida julge ja arukas salgakomandör. Komandör on kogu operatsiooni hing, tema tahe ja meelekindlus kandub üle inimestele.

Äärelinn jäi seljataha. Auto kihutas Laadoga järve poole. Autojuht süütas vahetevahel pooltuled, aga sõitnud kilomeetrit viisteist mööda teed, mis jooksis nüüd talviste metsatukkade

vahel, lülitas ta sisse täistuled. Ega siis saksa lennukid alati peakohal tiiruta!

Možajev istus suletud silmadega, kaaludes mõttes oma pataljoni iga ohvitseri. Salgakomandöriks sobis kõige rohkem sõjaväetehnik Sokolov. Tõsi küll, oli ka teisi väärilisi kandidaate — temast kogenenumaid ja füüsiliselt tugevamaid. Kuid Sokolov oli noor, visa, energiline ja, peaasi, ise Leningradist. Tema rabeleb kas või nahast välja, aga jõuab Kobonasse.

Naasnud pataljoni, saatis Možajev sidemehe Sokolovi järele.

„Kas teil on omakseid Leningradis?" küsis ta noorelt ohvitserilt.

Sokolovi nägu läks pilve. „Ema ja kooliskäivad õed," vastas ta. „Aga mis siis, seltsimees major?"

„Millal te viimati kirja saite?"

„Eile sain." Sokolov muutus veelgi süngemaks. „Olukord on niisugune, et ei tea, mis ette võtta... Oleks vaja evakueerida... teed pole. Oleks leibagi, elaks kuidagi ära. Jällegi on vaja teed..."

„Jah, teed on vaja," nõustus Možajev. Ja vaikinud natuke aega, lausus:

„Seltsimees Sokolov, käsin teid hakata luuresalga juhiks. Valige juba täna mehed välja, soovitav muidugi vabatahtlikud. Mõelge varustuse ja sidevahendite üle järele. Meie pataljonile on tehtud ülesandeks jõuda Kobonasse, rajada hobutranspordiks tee ja märkida see tähistega..."

„Millal teele asuda, seltsimees major?" küsis Sokolov elavnedes.

„Ootame veel päevakese, las jää muutub kõvemaks. Kuid asjata ärge aega raisake. Kõige olulisem on valida tublid mehed. Kas ülesanne on selge, seltsimees Sokolov?"

„Selge, seltsimees pataljonikomandör!" vastas noor ohvitser valveseisangut võttes. „Lubate täitmisele asuda?"

4

Sokolovi salk jõudiski järvele.

Võitlejatele puhus näkku vinge põhjatuul, mis kuulutas lähenevat tuisku. Terav lumepuru pimestas silmi, takistas hingamist.

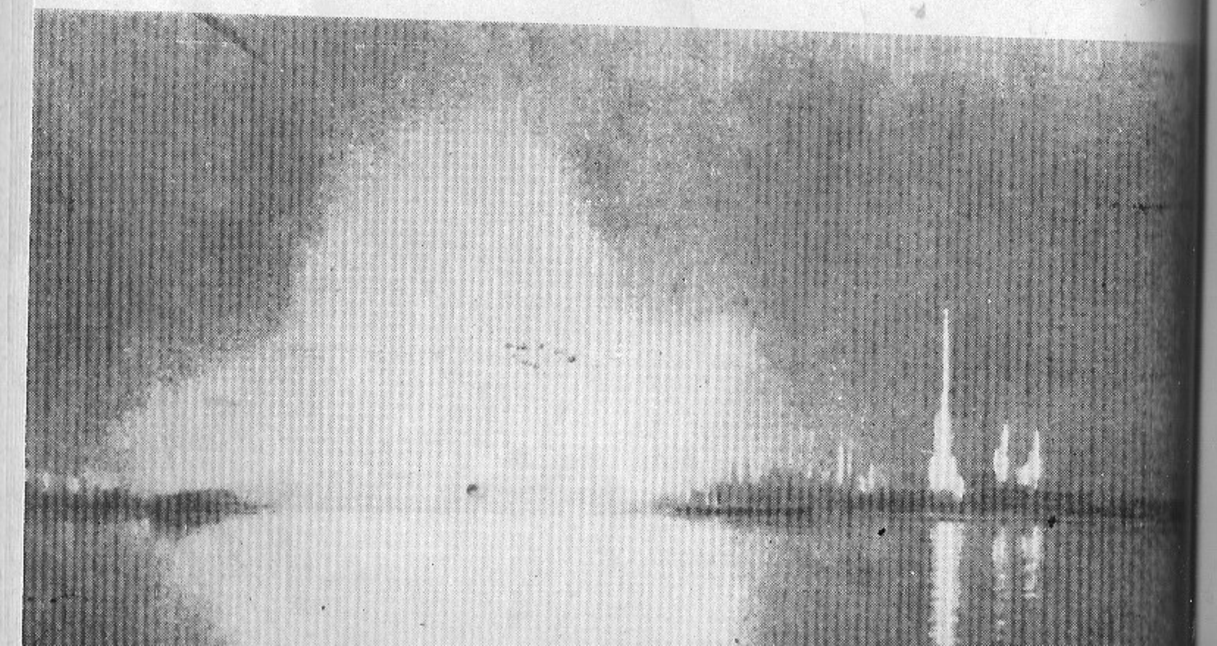
Luurajad liikusid hoogsal rännakusammul, püüdes pärast sunnitud puhkust sooja saada. Jää kandis neid hästi ja võitlejad vabanesid vähehaaval rahutukstegevast läheneva õnnetuse eelaimdusest.

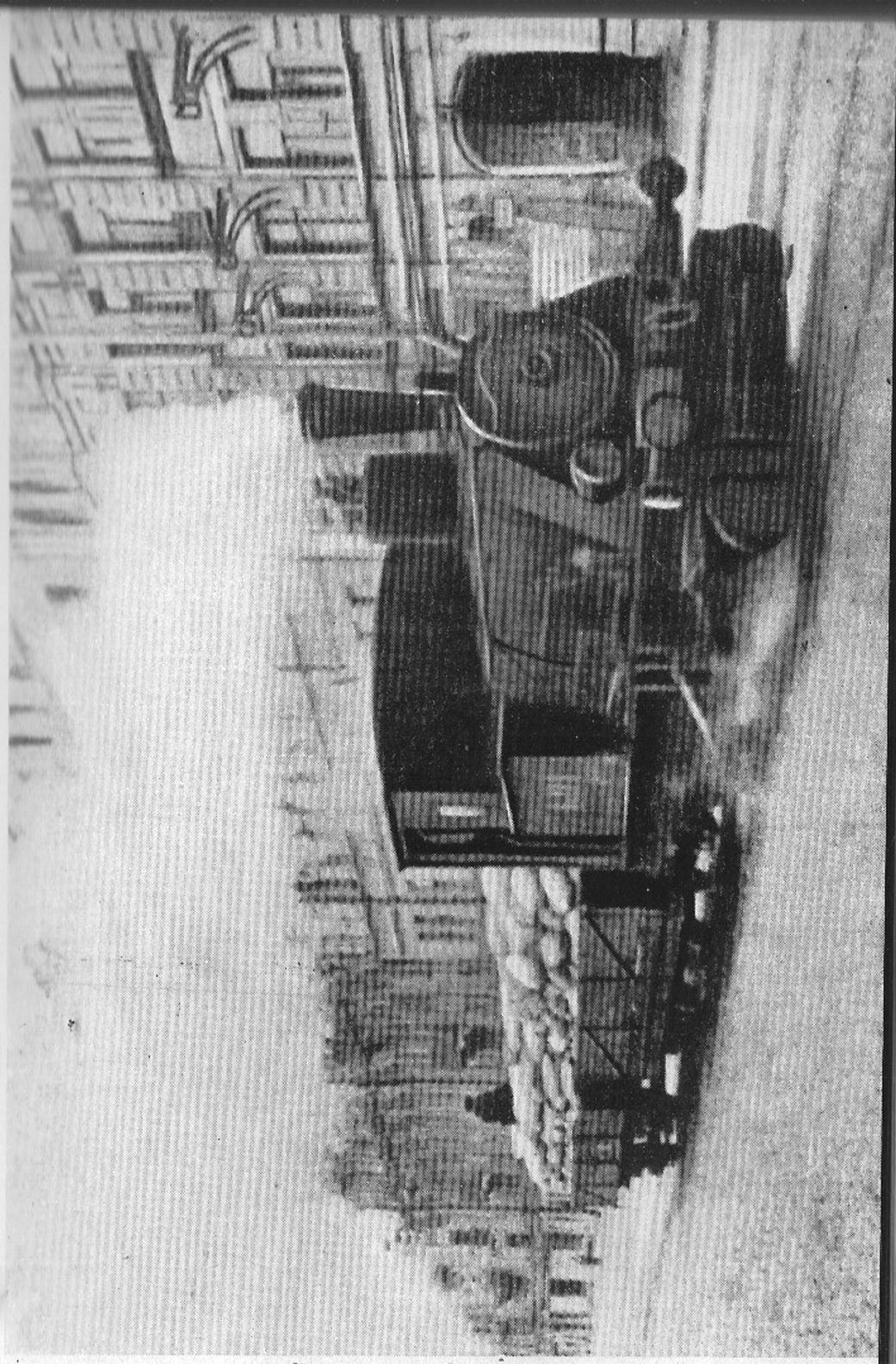
Salga ees laius järve ääretu tasandik. Kusagil eespool, horisonti varjava külma, sinaka vina taga oli idakallas oma ohtrate toiduvarudega. See oli päästemaa, kuhu tuli jõuda iga hinna

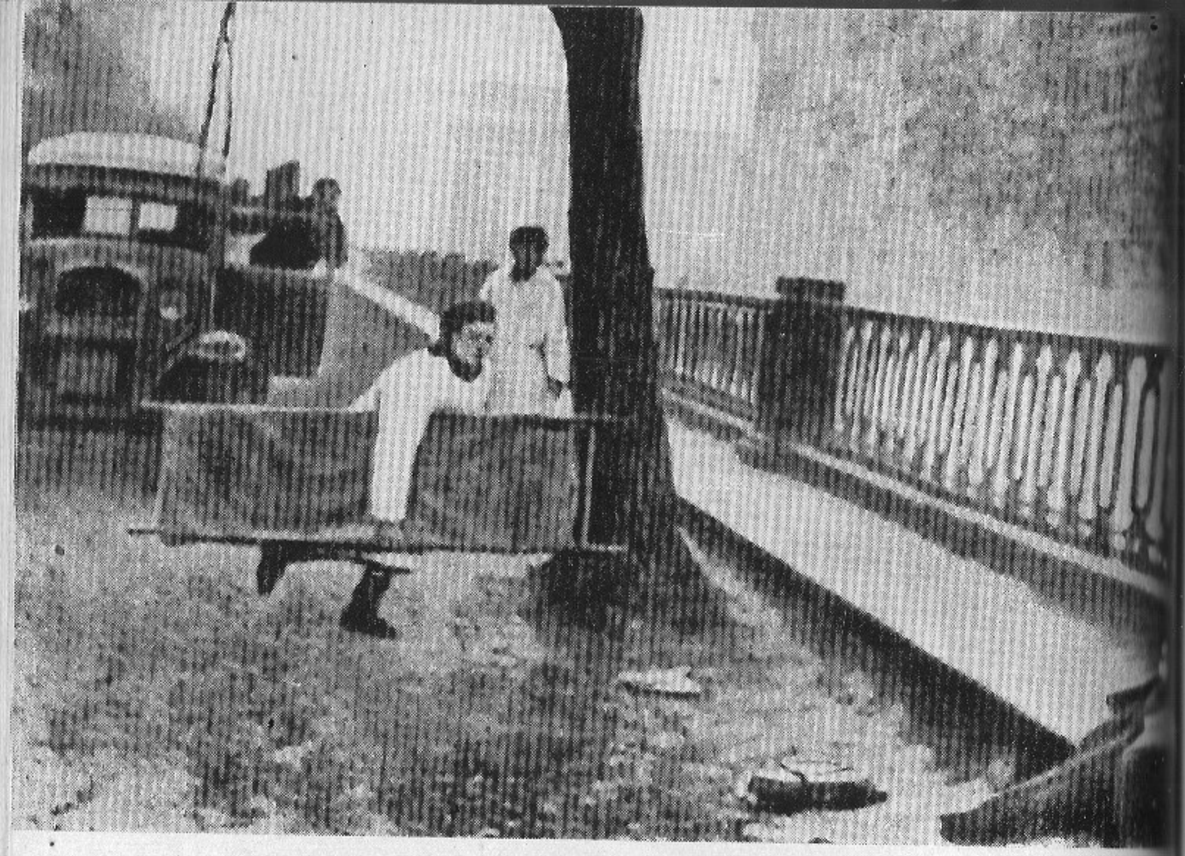
Blokaad tungis linna ellu.

Õhu- ja gaasikaitse valga liikmed valvepostil.

Esimesed väenlase lennurünnakud. «Amerikanskije Gorõ» leekides.





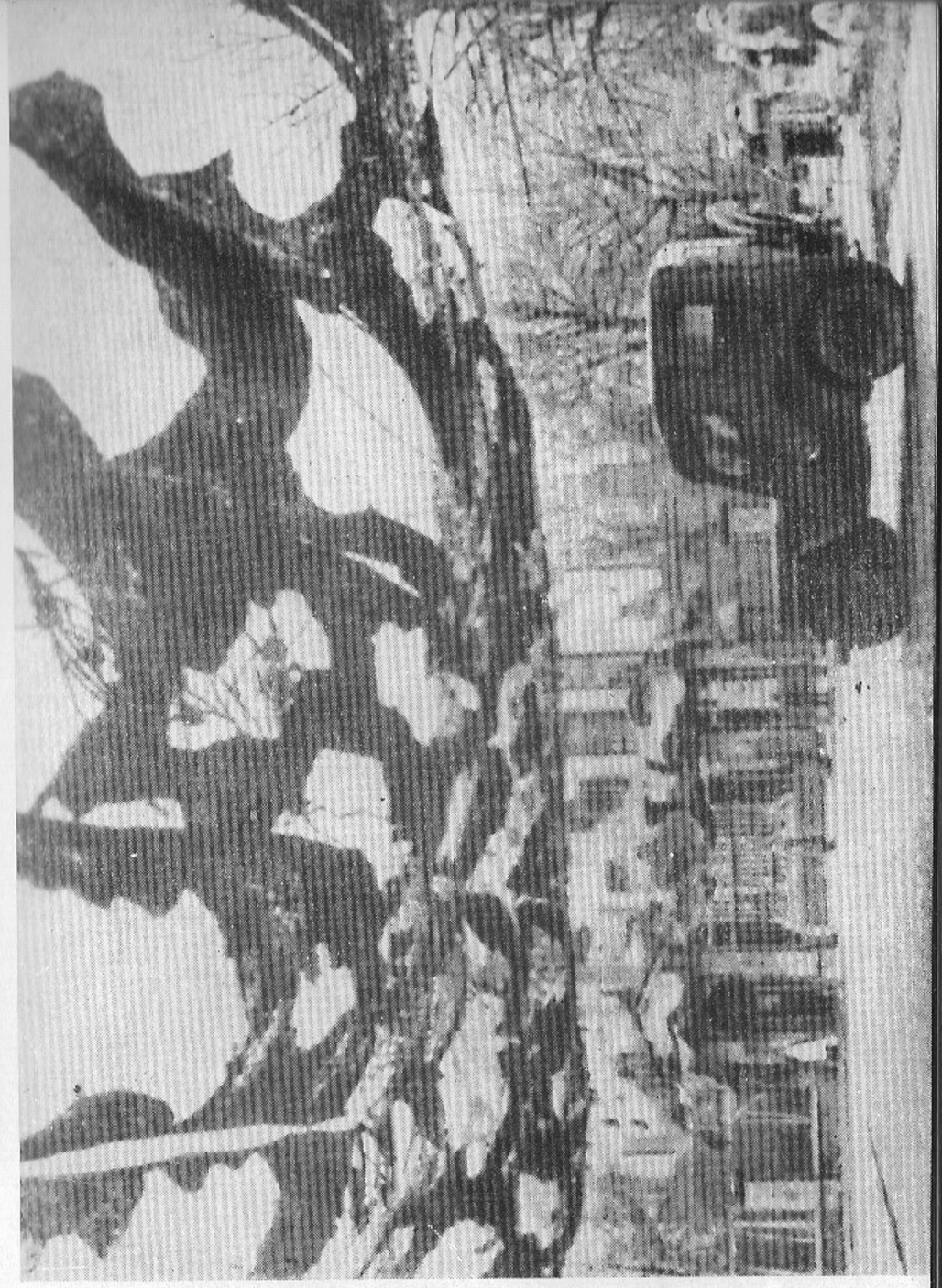


Mürsk lõhkes Gribojedovi kanali ääres.

Fašistide lendurid pommitavad elamukvartaleid.

Jälle pommitamine.

Õhuhäire on lõppenud. Pommivarjendist võib välja tulla.



Ajalooline Sandhõi hoone blokandipõevil

Nälg andis ennast järjest tugevamini tunda.

Nii maeti näljaohvreid.

eest. Puhugu jäine tuul, möllaku käre pakane — ükskõik, tuleb jõuda.

Kilomeetrit viis. läbis salk ilma eriliste vahejuhtumiteta. Ainult mõni komistas vahel, libisedes jääl, ja aeg-ajalt tehti lühikesi peatusi, et oodata järele neid, kes panid teemärke.

Prooviaugud näitasid, et jää on igal pool kümne sentimeetri paksune. Tihe ja küllalt kõva. See jää kannab kindlasti hoburakendit.

Nii oli viienda kilomeetrini. Pärast seda kõik muutus, nagu oleks salk mingist tundmatust piirist üle astunud. Oli tunda, et jää muutub iga sammuga õhemaks. Tarvitses vaid natuke raskemini astuda või kepiga kõvemini vajutada, ja juba tekkisid jalge alla praod. Kitsukesed, ämblikuvõrgutaolised, jooksid nad igas suunas, sundides mehi ettevaatusele.

Sokolov süngestus. Kui see nii edasi kestab, on salk sunnitud tagasi pöörduma. Keset järve on jää ju veel õhem . . .

„Siin on paha koht, allikad voolavad maa alt välja," rahustas teda teejuht. „Ära kahtle, pojuke, sellest kohast pääseme läbi."

Nikanorõtšil oli õigus. Minnes natuke edasi, veendusid luurajad, et jää on kindel. Järjekordses prooviaugus ulatus jää paksus kümne sentimeetrini.

Salgakomandör lisas sammu. Ta kibeles kiiremini Kobonasse jõuda. Sokolov astus ja mõtles, kuidas homme hommikul hakkavad liikuma esimesed hobuvoorid viljaga.

Äkki kostis kauge suurtükilask. Seejärel kuulsid luurajad mürsu vihinat. Umbes viiekümne meetri kaugusel paiskus üles suur vee- ja tulesammas.

„Pikali!" karjus Sokolov.

Võitlejad heitsid jääle, sulades oma moondamiskitlites lumise järvepinnaga ühte.

Hitlerlased olid luurajaid nähtavasti märganud. Nende suurtükituli oli ebatavaliselt metsik, tulistati korraga mitmest suurtükist.

Oodata tulistamise lakkamist järve jääl on hoopis midagi muud kui kindlal maal, kus iga mätas võib sind varjata. Iga plahvatus pani jää vappuma, nagu oleks seda hiigelhaamriga taotud. Õhus oli tunda kibedat püssirohusuitsu. Mürskude lõhkemine sulas ühte vette langevate kildude läbilõikava vingumisega.

Suurtükituli lõppes niisama ootamatult, nagu see oli alanudki. Ümberringi jäi vaikseks.

Kas tulistasid saksa suurtükiväelased halvasti või aitas õnnelik juhus, kuid kõik lõppes hästi: salgast ei saanud kannatada ükski mees.

Selles veendunud, ruttas Sokolov edasi. Noortele omase tarmukusega kavatses ta veel enne pimedat idakaldale jõuda. Salgakomandör ei kahelnudki selles, et see ootamatu tulista-

mine oli vaid nende karmide katsumuste algus, mis luurajatel ees seisid.

Salk jätkas oma teed Kobonasse.

Pärast lõunat, kui Nikanorõtši arvestust mööda oli rännaku eesmärgini jäänud vähem kui viisteist kilomeetrit, ilm muutus.

Laadogal puhkes lumetorm. See algas lõikavate tuuleiilidega, mis keerutasid üles lumepilvi. Kõik läks ümberringi pimedaks, nagu oleks saabunud enneaegu õhtu.

Lumetorm murdis võitlejaid jalust maha, kandis neid sihist kõrvale. Edasiliikumine oli kaks korda raskem.

Ka jääkate muutus õhemaks. Luurajad tundsid, kuidas jalge all kõikus, tõusis ja vajus nagu õõtsuva soo peal.

Sokolov käskis intervalle suurendada.

Võitlejad olid nööriga üksteise külge seotud nagu alpinistid, kes ronivad mäetippu.

Ettevaatus oli omal kohal. Salk ei jõudnud ära käia poolt kilomeetritki, kui Nikita Ivanovitš Astahhoviga juhtus õnnetus. Jää murdus tema all äkitselt, ja enne kui Astahhov jõudis kõrvale põigata, oli ta vees.

Nikanorõtš sööstis appi.

„Ärge ennast liigutage, poisid!" hoiatas ta luurajaid. „Kõik jäägu surmvaikselt oma kohale!"

Vana kalur lähenes roomates lahvandusele ja ulatas vees rabelevale Nikita Ivanovitšile oma kepi. Aga õhuke jää murdus augu äärtel ja Astahhovit ei õnnestunud välja tõmmata. Siis tegi Nikanorõtš köiest lingu. Ise lamades, keerutas ta seda pea kohal ja heitis hoogsa, osavalt arvestatud liigutusega Astahhovi õlgadele. Seepeale hakkas ta köie otsast kõvasti kinni hoides õnnetuskohast eemale roomama. Nii aitas ta luuraja veest välja. Oli näha, et ta ei aidanud hädalist esimest korda.

Astahhovi riided kattusid silmapilkselt jääkoorikuga. Nikita Ivanovitš lõdises külmast, hambad plagisesid suus. Teejuht sundis Astahhovit piiritust jooma, aitas tal märja kasuka seljast ära võtta ja väänas vee välja.

Vahejuhtum Astahhoviga pani salgakomandöri täbarasse olukorda. Sokolov sattus segadusse. Ta ei teadnud, mida teha. Vaevalt suutis Nikita Ivanovitš pärast jääkülma vette kukkumist koos teistega rännakut jätkata. Aga mis siis teha? Inimest ei saa ometi saatuse hooleks jätta! Tagasi saata on ka riskantne. Külmub kindlasti tee peal ära.

„Ehk jaksad lõpuni käia, Nikita Ivanovitš?" küsis Sokolov ebakindlalt. „Nüüd on ükskõik, kas edasi või tagasi . . ."

„Kas jaksan või ei jaksa, aga minna tuleb," vastas Astahhov vaevaliselt.

Salk hakkas edasi liikuma. Õhukese jää osa jäi õnnelikult seljataha. Ainult lumetorm tüütas luurajaid endiselt metsiku

märatsemisega. Maruiilid peksid nagu halastamatud piitsad igast küljest, kurnates viimase jõu.

Kobonani jäi veel kümme kilomeetrit.

Tuikudes väsimusest, lohistasid mehed jalgu järel. Iga veerandtunni tagant laskis Sokolov salka veidi hinge tagasi tõmmata.

Novembripäev on lühikene. Varsti hakkas hämarduma. Ka lumetorm vaibus pisut, nagu aimates, et ta niikuinii ei suuda luurajaid peatada.

Äkki nägi salgakomandör enda ees tumedat lahtist vett. See oli suur Laadoga lahvandus, mida lendurid olid trassi uurides õhust pildistanud. Kõvera mõõgana põhjast lõunasse ulatudes sulges lahvandus tee idakaldale.

Kas tõesti tuleb tagasi pöörduda?

Sokolov mõistis, et tema inimesed olid kurnatud viimse võimaluseni. Ta isegi suutis vaevalt jalgu liigutada, tundes, et ta uinuks silmapilkselt, kui ta kas või hetkekski istuks.

Ning siiski oli vaja otsida võimalust lahvandusest möödapääsemiseks. See pidi kusagil olema, see õnnelik võimalus, ja see tuli iga hinna eest leida.

Kui Sokolov teejuhiga nõu oli pidanud, otsustas ta lasta meestel puhata. Ise võttis ta vanem Tverdohlebi kaasa ja läks lahvanduse äärt pidi luurele. Sel neetud kinnikülmumata veeribal peab ometi kuskil lõpp olema. Enneaegse pimeduse tõttu nad lihtsalt ei näe midagi.

Oli läinud juba päris pimedaks. Taevasse ilmusid ähmased tähed. Luurajad heitsid puhkama otse jää peale. Aeg-ajalt hüüdsid nad teineteist, kartes, et nad hukkuvad, kui nad annavad järele kiusatusele ja jäävad suikuma.

Üksnes Nikanorõtš oli jalul, kuigi ta oli arvatavasti väsinum kui teised. Vana kalur käis kogu aeg ümber luurajate puhkepaiga ja valvas hoolega väsinud inimesi. Ta ei olnud kitsi võmmudega, kui talle paistis, et mõni on magama jäämas.

5

Kuni Sokolov ja Tverdohleb kõndisid Kobonasse teed otsides mööda lahvanduse serva ja luurajad kuulasid oma komandöri oodates vana Nikonorõtši heietamist mitmesugustest lugudest, mis kaluritega isemeelsel järvel oli juhtunud, kasvas pataljoni staabis rahutus.

Možajev ei lahkunud raadiojaama juurest.

Salga teeleasumisest oli möödunud kümme tundi, aga Sokolovilt polnud ikka veel mingit teadet. Ammu oleks olnud aeg luure tulemustest Smolnõisse teatada.

Pataljonikomandör kutsuti kaks korda otseühenduse juurde.

„Miks te pole teinud sõjanõukogule ettekannet?"

Možajev vastas tusaselt, et ta ei tea siiamaani midagi, et ta ise ootab järvelt teateid.

Ängistav kahtlusetunne puges pataljonikomandöri südamesse. Kas ta talitas õigesti, usaldades nii keerulise operatsiooni noore ohvitseri kätte? Kas poleks olnud parem ise salka juhtida? Sokolov pole muidugi arg, kuid võib segadusse sattuda — tal on komandörikogemusi vähe. Aga mis siis, kui vaenlase patareil õnnestus luurajaid tabada? Kui nad lamavad jääl abitutena oma veres ja loodavad asjata seltsimeeste abile?

Ootamine oli Možajevile piinav. Mitu korda oli tal kange tahtmine kutsuda välja sidelennukite eskadrill. Kuid ta mõtles järele ja pani telefonitoru oma kohale tagasi. Kas siis lendur ööpimeduses midagi näeb? Tuleb oodata hommikut, püüda kannatlik olla.

Sel ajal kirjutas Sokolov Kobonas kuumaks köetud kaluri-hurtsikus ettekannet. Kummulikeeratud soldatikruusi põhjale pandud küünal suitses. Pererahva laual olid paksud leivaviilukad. Savikausist paistsid mõned jahtunud kartulid.

Luurajad olid söömise äsja lõpetanud ja puhkasid nüüd — kes põrandal, kes pingil, kes naaberhurtsikutes. Ahjul lamas paljas Astahhov. Kõik ta riided kuivasid siinsamas nööril. Astahhovi nägu kuumas, ta sonis unes.

Sokolov kuulis ta segaseid sõnu, tuli ta juurde, silitas niisket laupa ning viskas tulest ja kuumusest kangeks tõmbunud poolkasuka talle õlgadele.

Sokolovi ettekanne jõudis pataljoni staapi hommiku eel. See oli lühike. Luure komandör teatas, et tal õnnestus leida tee ümber lahvanduse, et salk jõudis Kobonasse, kaotamata ühtki meest, et sidet ei saanud kasutada raadiojaama vigastuse tõttu.

Tahtmatu kergendusohe pääses kõikide huultelt, kes olid staabis. Tähendab, jäätrass on siiski rajatud!

Možajev käskis saduldada hobuse. Ta ei võinud ega tahtnud ainustki minutit oodata. Pataljonikomandör otsustas isiklikult kontrollida jää vastupidavust kogu trassi ulatuses, mille Sokolovi salk oli läbinud. Kui jää kannab hobust ratsanikuga, siis kannab ta ka hoburakendit.

Järvel laiusid alles koidueelsed hallid varjud. Lumetuisk oli vaibumas. Možajevi hobune, kes ei olnud jääga harjunud, libises, puristas ehmunult ja hakkas lumehangede ees tõrkuma.

Pataljonikomandör lootis enne keskpäeva Kobonasse jõuda ja sundis hobust kannatamatult tagant.

See nii varasel hommikutunnil neljakihutav üksik ratsanik, kes kandis poolkasukat ja vilte, pidi küll keset järveavarust väga imelik välja nägema. Isegi sidelennuk „U-2", mis lendas staabi kirjavahetusega Laadoga kohal, tegi seda ratsanikku mär-

gates tiiru ringi, et selgusele jõuda, mis kummaline nähtus see on. Možajev naeratas, kui ta nägi, millise tähelepanuga jää kohal ringlev lendur teda vaatles. Možajev lehvitas kätt, lendur aga, kellele see asi jäigi segaseks, lendas oma asju ajama.

Nelja tunniga oli major Možajev järve teisel kaldal. Tema ilmumine Kobonasse oli ootamatu. Ta otsis üles Sokolovi, kes veel magas. Salgakomandör kargas üles, nagu ta oli:

„Trass on olemas, seltsimees major!"

Možajev suudles vaikides Sokolovi.

Nüüd polnud enam mingit kahtlust: tuleb viivitamatult organiseerida hobuvoorid, et leningradlased saaksid leiba.

Selsamal päeval — 1941. aasta 19. novembril — jõudsid esimesed koormad läänekaldale.

Jäätrass oli rajatud. Ta ühendas Leningradi suure Nõukogudemaaga. Igaüks, kes sellele ebakindlale ja riskantsele teele julges asuda, pidi olema valmis kangelastegudeks.

Berliini raadio hooples alles raudse blokaadirõngaga, millest isegi lind ei pääsevat läbi sissepiiratud Leningradi, leningradlaste saatuse pärast muretsev kodumaa ei teadnud veel midagi, ja isegi leningradlased ootasid alles abi väljastpoolt, kui juba legendaarne Laadoga „elu tee" hakkas funktsioneerima.

NELJAS PEATUKK

1

„Kuidas Leningrad ka oma südamevalu ei püüaks peita, nälja kohutavat jõudu tuleb vahel ikkagi tunnistada. Inimesed võitlevad tema vastu visalt, vihapisarad silmis, jonni ja raevuga, püüdes vaigistada teda, kes ei lase neid elada, töötada ja võidelda. Aga tema tuletab ennast jälle meelde. Ja kõige kohutavam on see, et ei saa millegagi aidata neid, kelle eluküünal on kustumas. Nõrgad hukkuvad ja hukkuvad, ellujäänud aga võtavad kokku viimse jõu. Andke meile kas või natukenegi leiba, ja me talume kõikel Kuid andke kiiremini, muidu on hilja!"

Piiramisrõngasse õnnestus raiuda õhuava.

Järgmisel päeval pärast luurajate retke hakkasid jäätrassi annid saabuma sissepiiratud linna.

Hobuvoorid jõudsid üksteise järel järve läänekaldale. Veeti peamiselt rukkijahu. Voorid liikusid ööl ja päeval.

Järvejää ei olnud veel küllalt kõva. Reele pandi kaks kotti. Keegi ei julgenud rohkem peale võtta, sest isegi selle koormaga tuli küllalt palju vaeva näha, enne kui sihtkohta jõuti.

Kobonast Ossinovetsisse sõiduks kulus kümme tundi. Sageli küüdimehed eksisid Laadoga jäistel avarustel, suutmata orienteeruda igal pool ühesugusel lagendikul. Juhtus sedagi, et teelt kõrvale kaldunud, lähenesid nad eksikombel Schlüsselburgi kaldale ja sattusid sakslaste kuulipildujate tule alla.

Kõige hullem oli öise lumetuisuga. Teetähised, millega teetöölised olid trassi märkinud, ei paistnud niisuguse ilmaga välja.

Pealegi olid paljud neist tuulest maha aetud või lumehangedesse mattunud.

Voorid suutsid vaevu mööda käänulisi radasid käsikaudu edasi liikuda. Ümberringi aga möllas tuisk, millest isegi päeva ajal oli raske läbi näha.

Küüdimehed-võitlejad täitsid oma kohuse auga. Paljudel nendest tuli maksta neil esimestel vilja pärast peetud võitluspäevil selle eest oma eluga. Pahatihti langesid hoburakendid pommitamise ohvriks või sattusid vaenlase varitsevate salkade peale. Veel sagedamini juhtus, et väsinud hobused, kes olid öö otsa järvel ringi eksinud, jõudsid jäätanud rakmete ja härmas lakkadega vastu hommikut Kobonasse tagasi. Regedelt aga tuli ära kanda surnud küüdimeeste laibad.

Läänekaldale toimetatud kott rukkijahu võimaldas tollal anda rukkileiba tuhandele Leningradi elanikule. Selle nimel tasus ohvreid tuua.

Vähem ohtlik polnud ka õhutee. Transpordilennukite meeskonnad suutsid teha viis-kuus reisi ööpäevas, töötades sealjuures piirkoormusega. Ja iga niisugune reis muutus surematuks kangelasteoks.

Lendur Pavel Piljutoviga juhtus Laadogal järgmine lugu.

Järjekordselt sõitis vastutava ülesandega Leningradist välja üheksa „LI-2". Vaenlane tulistas parajasti aerodroomi. Lennukitesse paigutati kiiresti lastekodude kasvandikke. Lennukeid patrulleeris kapten Piljutov. Üksinda, väikesel „Išatškal", kavatses ta transpordilennukeid kaitsta ja vajaduse korral võtta löök enda peale.

Nii ta tegigi. Ta astus lahingusse kuue fašistide hävitajaga. Tarvitas kavalust, rabeles välja, venitas aega, andes transpordilennukitele võimaluse eemaldumiseks. Hävitas kaks vaenlase masinat ja tulistati lõppude lõpuks ka ise alla. Selle vapra mehe kehal õmblesid kirurgid hiljem kinni kakskümmend üks haava. Selle eest jõudsid kõik lapsed tervelt „Suurele maale".

Inimesed nagu kommunist Piljutov töötasid kirglikult, panid töösse kogu oma leegitsevate südamete tule. See polnud nende süü, et Laadoga õhuava kaudu pääses liiga vähe hapnikku sissepiiratud linna: hobuvoorid ja transpordilennukid ei suutnud tol ajal lihtsalt Leningradi varustusprobleemi lahendada.

20. novembril, nädal pärast järjekordset normide vähendamist, said leningradlased kuulda uuest leivanormi vähendamisest. Seltsimehed, kes juhtisid kaitset, olid sunnitud selle sammu ette võtma viimses kitsikuses.

Kogu lootus oli pandud sellele, et varsti algab vedu autodega.

Õnneks ei järgnenud varajastele novembrikülmadele sula, nagu seda sageli juhtub Leningradi kapriisse kliima juures. Vastupidi, külm muutus järjest kõvemaks. Oli tunda, et hobuvoorid annavad kõige lähemal ajal maad autotranspordile.

Järvel käis energiline ettevalmistus. Teepataljonid töötasid jäätrassi kordaseadmiseks, rajades ühesuunaliseks liiklemiseks mitu „veoniiti".

Teetegijad puhastasid iga „niidi" lumest ja varustasid selle kindlate suunanäitajatega. Peale selle ehitati reguleerimispostid, üks kilomeetri kohta. Need olid väikesed lume- ja jääonnid. Sinna, kus jääkate oli kahtlane, tehti kõrvalteed.

Sidemehed vedasid sideliini, seades vedude alguseks korda Laadoga telefonikeskjaama „Russa" ja alajaamad — „Zeniit", „Forell" ja „Zvon". Meteoroloogid jälgisid kõige väiksematki ilma muutust, mõõtsid pidevalt jää paksust.

„Elu tee" vajas tuhandeid veoautosid. Rinde sõjanõukogu korraldusel võeti eesliinil asuvatelt polkudelt ja diviisidelt transpordivahendid ära. Suurt abi osutasid linna parteiorganisatsioonid. Nende üleskutsel võeti ettevõtetelt ja asutustelt ära kõik veomasinad, mis kõlbasid Laadogale.

Kolm ööpäeva kestnud pingelise töö tulemusena õnnestus formeerida mitu uut autopataljoni. Üle kolmesaja Leningradi autojuhi-kommunisti astus nendesse pataljonidesse vabatahtlikult. Nad said vanad, ettenähtud aja ära sõitnud masinad. Kõik paremad autod olid juba sõja esimestel nädalatel rindele antud. Leningradi kommunistide auks tuleb ütelda, et nad oskasid ka neil viletsatel veokitel suurepäraseid tagajärgi saavutada. Neist said Laadoga autojuhtide üldtunnustatud eestvedajad.

Jäätee kordaseadmine ja autodega varustamine oli ainult pool ülesandest. Ülesande teine pool seisis selles, et tulevast jäätrassi kindlalt kaitsta. Asus see ju vaenlase eelpositsioonidest kõigest 8—12 kilomeetri kaugusel.

Suurel Kobona—Ossinovetsi poolrõngal käis kiire kaitsevööndi ehitamine. Selle tugipunktiks oli Zelenetsi saarte ümber olevate kivide ahel. Zelenetsi saared asuvad Schlüsselburgi lahe idaosas, kakskümmend kilomeetrit Ossinovetsist. Eriüksused ehitasid siin kaitsevalli, samuti dzottide ning lume- ja jääkoobaste keeruka süsteemi. Kaitsevööndi tiibade katmine tehti ülesandeks maaväele, kes organiseeris ööpäevase suusapatrullide valve.

Järve äärde toodi seniitdivisjonid. Mõned neist kolisid varsti otse jääle üle, et vajaduse korral avada tuli maapealsetele objektidele.

Järgnevad sündmused näitasid, et kogu see jäätrassi kaitse eest hoolitsemine ei olnud sugugi asjatu.

Ettevalmistused autotranspordi kasutamiseks käisid rinde sõjanõukogu erigraafiku järgi, milles oli arvestatud iga tundi. Leningradis ei olnud tol ajal midagi pakilisemat ega eluliselt tähtsamat. Kõik jõud anti muidugi Laadogale.

2

„Trammid ei käi. Kas sellepärast, et pole voolu, või sellepärast, et rööpad on lund täis tuisanud ja kõik on külmunud, aga võib-olla nii ühel kui ka teisel põhjusel."

22. novembril asus Laadoga järve läänekaldalt, Vaganovo külast teele esimene poolteisetonniste autode kolonn, mida juhtis autopataljoni komandör Vassili Portšunov. Poolteisetonnilised läksid Kobonasse vilja järele.

Portšunovi kolonn alustas oma reisi argipäevaselt. Sel pakasel õhtul ei olnud kuulda teelesaatmise kõnesid ega suuri sõnu, küigi sellega algasid tõesti hulljulged teod. Ainult Vaganovo kolhoosi naised, kes olid külaväravate juurde tulnud, et autojuhtisid teele saata, vaatasid kaua aega lahkuvale kolonnile järele. Üks tugevate näojoontega, pikk, vana naine tegi viimase auto kohal hardalt ristimärgi:

„Õnn kaasa, kotkapojad!"

Esimest autot juhtis Portšunov ise. Sõjaväe kaadriautojuhina oli ta oma teenistusaastate jooksul jõudnud palju näha: nii Kesk-Aasia kõrbede tuiskliiva, polaarjoonetaguste tundrate hirmuäratavat lumekoorikut kui ka kevadist teelagunemisaegset läbipääsmatut pori kusagil Voroneži või Rjazani all. Kuid niisugust reisi nagu sel õhtul — mööda varajast salakavalate aukude ja lahvandustega järvejääd — ei olnud ka Portšunov juhtunud tegema.

Autopataljoni komandör oli küllalt kogenud, et aegsasti võtta tarvitusele kõik ettevaatusabinõud. Kabiinide uksed käskis ta jätta pärani lahti. Autode vahele oli jäetud küllalt suured intervallid. Järvele sõideti videviku saabudes, pimedas satub vaevalt õhurünnaku alla.

Kuid kõik need iseenesest arukad ja õiged ettevaatusabinõud ei suutnud anda mingit garantiid õhukese järvejää vastu. Kes teda teab, kas kannab peal või mitte? Meeste südamed olid rasked.

Kolonn liikus aeglaselt. Nagu Portšunov oli oodanud, hakkas jää kuuendast kilomeetrist kergelt praksuma. Hiljem läks pragisemine tugevamaks, muutudes talumatult kurjakuulutavaks. Jää kõikus tunduvalt autorataste all.

Mehed tundsid, et iga minut võivad nad lahvandusse sattuda. Närvid olid viimse võimaluseni pingul. Tol ajal ei olnud Laadoga autojuhtidel veel seda imetlusväärset meelekindlust, millega nad hiljem nii kuulsaks said.

Tulede süütamise oli Portšunov rangelt ära keelanud. Pilkases pimeduses orienteeruti eelsõitva masina stopptule punase silmakese järgi.

Iga kilomeetri tagant kohtasid nad järjekordset reguleerimis-

posti. Nähes veoautosid, mis sõitsid esmakordselt Kobonasse vilja järele, hakkasid liikluse reguleerijad oma laternatega vehkima, tervitades hulljulgeid autojuhte.

Sel õhtul oli Laadogal vaikne. Ainult mustas, tähitus taevas põrisesid pea kohal nähtamatud lennukid. Need olid fašistide pommitajad, kes pöördusid tagasi järjekordselt Leningradi pommitamiselt.

Järve keskpaigani jõudis kolonn vahejuhtumiteta. Rahutukstegev jää praksumine kord tugevnes, kord lakkas täiesti. Autojuhid muutusid julgemaks ja lisasid kiirust.

Seitsmeteistkümnendal kilomeetril juhtus õnnetus.

Just sel teelõigul vaatas pilvede tagant välja kuu ja ujutas kogu lagendiku üle kahvatu valgusega. Pataljonikomandöri kulm tõmbus kortsu: juhuslik kohtumine vaenlase pommitajatega võis reisi nurja ajada.

Otsekohe kuulis Portšunov enda taga tumedat mütsu, mis meenutas suurtükilasku, ja seejärel kellegi mahasurutud karjatust. Sekunditki kaotamata hüppas ta oma autokabiinist välja ja nägi, kuidas üks veomasin, keerates tühja kasti üles, vette vajus.

Major jooksis õnnetuspaigale, lootes põhjaläinud auto juhti päästa. Lahvanduse servaal lamas inimene. Portšunov tundis ta kohe ära. See oli Koškombai Ospanov, morn ja sõnaaher kasahh, kes oli hiljaaegu abivägede koosseisus pataljoni tulnud.

„Said häda?"

„Jalg vigastasin, valus ..."

Pataljonikomandör kandis ta lahvanduse servalt kiiresti ära. Tagantpoolt lähenesid midagi aimamata kolonni teised autod. Veel natuke maad — ja nad on kõik vees ...

„Seis!" karjus Portšunov.

Autojuhid ei kuulnud. Siis tõmbas ta püstoli välja ja tühjendas selle õhku.

Autod peatusid. Pakase käes aurava lahvanduse juurde ruttasid juba reguleerijad. Nad hakkasid kohe lahvandust roigastega piirama, et siit mööduvad hobuvoorid märkaksid hädaohtu.

Portšunov asetas Koškombai oma juurde kabiini ja käskis edasi liikuda. Ees oli lahvandus, mis kinni ei külmu. Pataljonikomandör tahtis sellest kuuvalgel ringi sõita.

Koškombai istus Portšunovi kõrval ja nuttis lapse kombel nuuksudes.

„Kas sa tõesti nii kõvasti ära ehmatasid?" küsis pataljonikomandör, silmanurgast Koškombai poole vaadates.

„Masin kahju, seltsimees major!" vastas Koškombai ja hakkas veel valjemalt nutma. „Hea masin oli, ilmaasjata otsa sai ...".

„Aga sa oleksid ju võinud ise uppuda, veidrik niisugune!"

„Ise elus jäin, masin otsa sai ... suur paha, seltsimees major ..."

Poolteisetonniliste vahelised intervallid olid tehtud suuremaks. Pärast juhtumit seitsmeteistkümnendal kilomeetril puges autojuhtide südamesse jälle ebakindlusetunne. Närvid pinevil, kuulasid nad jää pragisemist autorataste all ja kruttisid lõpmatult rooli, püüdes mitte sõita sinna, kus on ohtlik. Kuid kes suutis neid ohtlikke kohti pimedas ära tunda?

Portšunovi kolonn jõudis Kobonasse alles südaööl, olles kaotanud teel ühe poolteisetonnilise. Niisugune tulemus tõttöelda röömustas pataljonikomandöri: salamisi oli ta kartnud palju halvemat.

Nüüd oli vaja laadung peale võtta ja viivitamatult tagasiteele asuda.

Portšunov pidas laoülemaga nõu ja käskis laadida masinad ainult poolest saadik. Lõppude lõpuks, arutas ta, katsereisiks on seegi küllalt hea. Kui iga veoauto võtab peale kotti viisteist, saab Leningrad korraga viiskümmend tonni jahu.

Laadimine edenes aeglaselt, laos ei jätkunud töölisi. Askeldades unustas pataljonikomandör vettekukkunud autojuhi täiesti. Ta ei taibanud kohe, millest too väikesekasvuline, nutust punaste silmadega sõdur talle kõneleb, kui see ta laos keset kottidevirnu kinni pidas.

„Võtame kelk, seltsimees major," käis Koškombai korduvalt peale. „Kelk, mõistad? Kolonn saab võtta lisavilja ... Lisavilja viime, rahva kõht rohkem täis, mõistad?"

„Midagi ma ei mõista," hakkas Portšunov naerma. „Mis kelk? Millest jutt on?"

„Puust kelk, vene keeles nimetatakse regid. Regid, mõistad? Haagime külge, tuleb hästi välja ..."

Lõpuks taibanud, millest jutt on, imestas pataljonikomandör Koškombai leidlikkuse üle. Ja kuidas ta ise, vana, kogenud transpordialal töötaja niisuguse lihtsa asja peale ei tulnud? Kui autod juba kord lähevad poole koormaga, siis juba vanajumalagi käsku mööda tuleb järelveok taha võtta. Kui pukseeritav osa teha pikem, siis nõrgeneb surve jää pinnale. Igale järelveokile võib julgesti panna oma kolm kotti jahu.

Tõsi küll, järelregede muretsemine ja külgehaakimine viitis aega. Kolonni väljasõit viibis, kuid Portšunov oli siiski rahul. Vaatamata hirmule, mida tunti teel Kobonasse, uskus ta millegipärast, et tagasi minnes läheb kõik hästi. Pataljonikomandöri meeleolu kandus üle ka tema alluvatele: töö laos läks kaks korda kiiremini.

Kell üksteist hommikul hakkas Portšunovi kolonn Ossinovetsi poole liikuma. Kõvasti väsinud autojuhid, kes olid öised hirmud järvel juba unustanud, asusid rõõmsa meelega teele. Neile langes autotranspordi avamise au „elu teel".

Kõik, kes kohtasid jääl kolonni, tervitasid teda suure rõõ-

muga, just nagu oleks Laadogal pidu lahti läinud. See oligi tõepoolest peaaegu pühapäev: „elu teest" sai Leningradi toitja.

Eelaimused ei petnud Portšunovi. Tagasiteel oli kõik korras. Kabiinide uksed olid nagu ööselgi lahti, vastne järvejää praksus hoiatavalt nagu ööselgi, kuid kõik autod jõudsid õnnelikult üle Laadoga.

Millegipärast jäid ka vaenlase lennukid ilmumata, kuigi oli selge lennuilm. Ainult ühes kohas sattus kolonn suurtükitule alla. Juhtautos sõitev pataljonikomandör lisas gaasi, püüdes tuletsoonist kiiremini läbi pääseda. Teised autojuhid järgnesid tema eeskujule ja varsti jäi see kõik seljataha.

Samal päeval jõudsid poolteisetonnilised Ossinovetsisse, tuues leningradlastele seitsekümmend tonni rukkijahu. Viis niisugust reisi oleks tol ajal suutnud linnale ja rindele kindlustada ööpäevase leivanormi.

Ossinovetsi-äärne sünge kallas muutus tundmatuseni. See oli nüüd nagu rahvarikas töölaager. Heledasti leegitsesid lõkked, mille ääres soojendasid ennast külmetanud autojuhid ja teetöölised. Leningradist olid Ladožkoje Ozero jaama saabunud mõned ešelonid tööstusseadmetega ja nüüd käis mahalaadimine. Aga kõige lootustandvam oli see, et kogu kaldaäärne mets oli autosid täis. Sajad autojuhid tegid igasugust marki ja mitmesuguse kandejõuga autodel ettevalmistusi selleks, et sõita leningradlastele leiba tooma.

Major Portšunovi katsereisist peale algas Laadogal suur autoliiklus. Sõjaväe autotee nr. 102, mis ühendas Leningradi kauge Podborovjega, kuhu saabusid toiduained meie maa igast nurgast, hakkas täitma oma õilsat ülesannet.

3

„Varem säranud Leningradi gastronoomides on igav ja kõle; külmast kanged müüjad seisavad nukralt tühjade lettide taga. Novembrikuu kolmanda dekaadi talongide järgi antakse imeliku välimusega pruuni massi, mida nimetatakse „tselluloosipralineeks"."

Leib! Meie Leningradi blokaadiaja normileivapaluke, kuiv, kõva, surrogaate täis, apteegikaalu täpsusega kaalutud! Kõige kurvem aga on see, et ta on nii pisike ja sulab suus nii ruttu! Seda oleks tulnud igaveseks säilitada muuseumivitriini klaaskupli all, nii nagu säilitatakse suurte sündmuste hinnalisi reliikviaid, et meie lapselapsed ja lapselapselapsed oleksid võinud erutusest värisedes vaadata seda musta killukest. Jah, kahju, et me ei mõistnud sellest õhukest viilukatki mälestuseks hoida.

Me ei mõelnud siis muuseumidest, vaid hoopiski muust. Sellest, kuidas seda leivapalukest paremini süüa? Kas kõik korraga, kui oled leivapoest tagasi jõudnud, või see kannatlikult ühesuurusteks osadeks jagada — hommikuks, lõunaks ja pikaks talveööks? Raasukeste kaupa murdes või taltsutamatu, palavikulise kiirusega?

Veera Inber ütleb „Pulkovo meridiaanis":

> Eit asjata ei parandanud neid,
> kes nimetasid leiba mustaks leivaks:
> „Leib, armsad, pole must, on rukkileib,
> mis toodud Laadogalt, ta valgest valgem
> ja püha on." Ning hardalt, palvetades nagu
> ta suudles oma normileiva jagu.

Neis värssides on tabavalt väljendatud see, mis sündis „elu teel". Tema esimesed päevad ei olnud kerged, ja leib, mida leningradlased said Laadoga järvelt, ei olnud odavalt saadud.

Laadoga leib oli „valgest valgem".

„Elu teel" töötajad maksid selle eest ennastohverdava tööga, aga ka verega.

Peaaegu iga päev hukkus lahvandustes koormaga või tühje autosid. Paljud neist vajusid sisse ainult poolest saadik, kuid külmusid ka nii jäässe kinni, pistes radiaatori vette või käänates selle üles taeva poole. Kolmekümne kilomeetri pikkusel teel Ossinovetsist Kobonani võis neid kurbi õnnetuse tunnistajaid kohata küllaltki sageli.

Palju sõnatuid tragöödiaid toimus neil päevil Laadogal. Kord oli poolteisetonniste veomasinate kolonn rukkijahuga teel Ossinovetsisse. Keset järve vajus juhtauto sisse ning kadus enne vee alla, kui juht jõudis kabiinist välja karata. Autot juhtis kolonni politruk. Järelsõitvad autojuhid peatasid masinad ja tormasid appi. Aga kuni nad kohale jõudsid, oli juba hilja . . .

Kahmanud mütsid peast, seisid nad rusuvas vaikuses värske lahvanduse ääres, mis oli politruki neelanud. Äkki hüüdis üks, kes oli augu servale kõige lähemal, ja osutas mustendavale veele.

„Mis see siis on, poisid? Vaadake, tuli põleb!"

Juhid tulid ligemale ja nägid tuhmi elektrivalgust, mis paistis nõrgalt läbi sügava vee järve põhjast. Jääkuristikku vajudes oli politruk nähtavasti oma surmahetkel süüdanud tuled, saates nagu jumalagajätu tervituse seltsimeestele, kes jäid veel võitluspostile.

26. novembril vedas jäätrass viissada tonni. 27. ja 28. novembriks suurendas sõjanõukogu ülesannet seitsmesaja tonnini ööpäevas. Aga need päevad langesid just lühiajalistele sulailmadele, mis oleksid peaaegu liiklemise katkestanud.

Seejärel läksid ilmad jälle külmemaks. Novembri lõpuks ula-

tus külm kolmekümne kraadini. Detsembri alguses külmusid isegi linnud õhus ära ja kukkusid nagu kivid maha. Termomeetri elavhõbedasammas oli langenud veelgi madalamale.

Pakane muutis autojuhtide ja laotööliste niigi raske ja keeruka töö veelgi keerukamaks. Aga pakasega sai veel kuidagi hakkama, sest sellega kohaned ja harjud. Tõeliseks nuhtluseks aga, mille vastu polnud mingit kaitset, oli lõikav põhjatuul, Laadoga jäine hingus. Kohalikud kalurid nimetavad teda mõrtsukaks, sest ta on nii pöörane ja halastamatu.

Sel tuulel tarvitses ainult puhuma hakata ja järve avarusel muutus kõik üleni valgeks: ei olnud näha ei kaldaid ega autosid, isegi mitte enda kõrval sammuvat naabrit. Metsikud lumekeerised pimestasid silmi, lõid hinge kinni, rabasid jalust maha ja matsid silmapilkselt hange alla, kui inimene juhtus nõrk olema või ei uskunud iseenda jõusse.

Jäine põhjatuul puhus mõnikord mitu päeva vahetpidamata. Veoautode jäätanud mootorid külmusid käigu pealt, ja näis, et neid ei saa mingil väel käima panna. Jalakäijad, kes ei jaksanud vastu pidada, kukkusid jalapealt ja suikusid, sageli igaveseks, ega jõudnudki sooja kätte.

Jäine põhjatuul ei suutnud ainult ühte: peatada transporti jäätrassil. Arvatavasti sellepärast, et seda ei saanud peatada, nagu ei saa peatada vere voolamist elava olendi soontes.

Ja liiklus kestis edasi. Aeglasemalt kui tavaliselt, häiretega, kuid ikkagi kestis edasi.

Tuulevaiksetel päevadel lendasid järve kohale hitlerlaste lennukid. Öösiti heitsid nad pomme umbropsu, aga valges, kui meie hävitajad ei juhtunud läheduses olema, jälitasid nad autokolonne, valides välja peamiselt neid, mis läksid koormatega läänekalda poole.

Jahisaak näis fašistlikule väejuhatusele liiga väike. Siis vaenlane otsustas, et ei tasu üksikuid autosid rivist välja lüüa. Pommitajad tegid katset kogu jäätrassi purustada.

Töötades metoodiliselt läbi kilomeeter kilomeetri järele, hakkasid fašistide lennukid järvele tuhandekilogrammilisi fugasspomme heitma. Seda tehti öösel või aovalgel.

Niisuguse pommi lõhkemine on väga efektne. Taeva poole lendab tohutu veesammas, mis ulatub peaaegu kahekümne meetri kõrguseni. Hirmsast löögist võppub ja kõmab kogu järve jää.

Ainult Laadoga teetegijaid ei suutnud need plahvatused kohutada. Jääpankade kuhilate kõrvale, mis sulgesid transpordile tee, rajati viivitamata uus „niidike", ja autod hakkasid jälle liikuma.

Taibates, et trassi on praktiliselt võimatu hävitada, alustasid vaenlase lendurid uuesti autokolonnidele jahti.

„Elu tee" kõige ohtlikumaks lõiguks peeti üheksandat kilo-

meetrit. Iga päev, alati samal ajal, võeti see lõik Schlüsselburgi kaldalt suurtükitule alla.

Saksa suurtükiväelased olid nähtavasti eriti uhked selle peale, et nad oskasid nii täpipealt tuld anda. Esimene mürsk lõhkes siin täpselt kell üheksa hommikul — kas või kontrolli aega. Keskpäeval hakkasid kostma uued plahvatused. See tulistamine oli pikem ja intensiivsem. Siis tegid fašistid vaheaja, mis kestis kella neljani peale lõunat.

Mõnikord segas vaenlase päevakava „Oreška" garnison. Vaevalt jõudsid fašistid tule avada, kui kindluse suurtükiväelased andsid juba seljatagant tuld vaenlase patareidele, mis tulistasid „elu teed".

Laadogal ei saadud alguses aru, milles asi seisab, mis vastastikune tulistamine see vaenlase tagalas on. Hiljem aga, kui põhjus selgus, jäädi „Oreška" kauget häält huviga kuulatama.

Palju vaeva tuli näha jäälõhedega. Need tekkisid ilma igasuguse nähtava põhjuseta alati trassi kõige tähtsamates lõikudes.

Esimene pragu lõikas nagu nimme tee pooleks üheksanda kilomeetri lähedal. Liiklus katkes, mõlemale poole hakkas kuhjuma autosid. Algas järjekordne suurtükituli. Peale selle oli iga hetk oodata vaenlase pommitajate ilmumist.

Teetegijate komando eesotsas tormas üheksandale kilomeetrile major Možajev. Lõhe kohale tuli kiires korras üles seada sild, muidu on tee pikaks ajaks paralüseeritud.

Teetegijad olid võtnud endaga kaasa lahtivõetava silla, kuid seda polnud sugugi nii lihtne kohale paigutada. Kogu ümbrus oli vett täis. See ulatus kaunis kõrgele ja võimatu oli aru saada, kus kõva jää lõpeb ja kus algab lõhe äär.

Teetegijad peatusid kõheldes. Keegi ei julgenud jääkülma vette astuda. Esimesena läks pataljonikomandör, kirves käes. Možajevi järel hakkasid jäälõhe poole liikuma ka teised.

Sild seati üles viieteistkümne minutiga. Ummik suudeti enne vaenlase lennukite ilmumist likvideerida.

Hiljem tekkisid lõhed küllaltki sageli. Kord nad laienesid, kord nad, vastupidi, tõmbusid kokku — kõik olenes õhutemperatuurist. Üks silla ots kinnitati tavaliselt kõvasti, teine jäeti vabaks, kusjuures küllalt suur osa sillast jäi jää peale, juhuks kui lõhe peaks laienema.

Lõhede piirkonnad kuulutas Možajev ohtlikuks tsooniks. Sinna seati sisse ööpäevane avariikomandode valve. Üht teetegijate roodu pidas pataljonikomandör alati Kokkorevos, teist — Zelenetsi saarel ja kolmandat — Kobonas. Iga rood vastutas kümne kilomeetri pikkuse trassi eest.

„Proovige lõhedesse lund ajada," soovitasid Laadoga kalurid ükskord Možajevile. „Külm on kange, küll näed, võtab kinni . . ."

Nõu oli hea. Pakastel öödel hakkasid teetegijad lõhedesse lund kühveldama, kallates seda pealt veega üle. Seda nimetati trassi „lappimiseks".

Tihvin oli noil päevil veel vaenlase käes. Vilja järele sõideti Podborovjesse, rohkem kui kolmesaja kilomeetri taha.

Iga autojuht oli rõõmus, kui tal õnnestus terve nahaga üle järve pääseda, kus igal sammul varitsesid pommitamised, tulistamised ja lõhed. Kuid see oli ainult pika ja raske reisi algus. Edasi ootasid teda ees mitukümmend kilomeetrit idakalda kitsaid ja kõveraid teid, kanalite jääd, kus tee oli ainult vaevalt sisse sõidetud, ja lihtsalt lagedat maad. See oli väsitav ja äärmiselt kurnav reis. Selle lõpus oli varustusbaas, kus tuli kiires korras midagi suhu pista ja kohe aega viitmata tagasiteele asuda.

Magamata ja väsinult rooli taga istumine muutus Laadoga autojuhtidele tavaliseks asjaks. Alalõpmata külmetades, unetusest piinatud, kinnivajuvate silmade ja lohkuvajunud põskedega olid need „elu tee" õilsad rüütlid eneseohverduse eeskujuks.

„Sa tood tonni jahu Leningradile," öeldi autojuhile. „Mida kiiremini sa läänekaldale jõuad, seda rohkem inimelusid saab päästa. Pea seda meeles, seltsimees, ja sa suudad oma kohust täita."

See oli kõige lihtsam ja arusaadavam agitatsioon. See ei jätnud kohta poolikutele lahendustele, ükskõiksusele ja osavõtmatusele. Kas tõõtada jõudu säästmata ja aidata tegudega nälgivaid inimesi päästa või saada leningradlaste äraandjaks — muud valikut ei olnud.

4

„Kui hakkab üle jõu käima, püüan meie kallitele rindemeestele mõelda. Aga kuidas käib praegu nende käsi seal karmil, külmal Laadogal?"

Nõukogude Informbüroo teated, mis jutustasid iga päev kõigist Isamaasõja rinnetel juhtunud tähtsamatest sündmustest, vaikisid teatud ajani „elu teest", nagu poleks seda üldse olemaski olnud. Kuid hea kuulsus ulatub kaugele ja leningradlased teadsid muidugi jäätrassist mõndagi.

Sissepiiratud linnas liikusid tol ajal suust suhu erutavad teated Laadogalt. Mitte kõik ei vastanud nendes teadetes tõele. Seda, mida sooviti näha, esitati tõe pähe. Väljamõeldise lopsakad õied moonutasid mõnikord tagasihoidliku tõeterakese tundmatuseni. Aga ikkagi olid need teated igas kodus teretulnud. Nad julgustasid kurnatud inimesi ja aitasid näljale vastu pidada.

Ühel hommikul, kui olin sattunud Petrogradi poolele, mille tänavatel võimutses Balti mere vihane nordvesti tuul, jutustati

mulle ühest sõjaväe autojuhist Laadogal. See jutt pani mind imestama. Õigust ütelda polnudki see jutt, vaid pigem legend imetlusväärsest kangelasest, nagu seda suudab luua vaid inimeste kujutlusvõime.

Pisikeses toakeses, endises majahoidja korteris, milles nüüd asus majavalitsus, tiksus monotoonselt metronoom. Peaaegu jahtunud ahju ääres seisis pikk, hallipäine naine rohmakas sõduri vattkuues ja hõõrus punaseid käsi. Tema kõrval olid endale koha leidnud elukondliku salga liikmed. Niisugused kommunistlikest noortest koosnevad salgad tegutsesid tol ajal kõigis Leningradi rajoonides, aidates haigeid ja näljast nõrkenuid.

Salga liikmed tulid oma sektorist hommikuselt ringkäigult ja kõige järele otsustades jätkasid juttu, mis oli tänaval alanud.

„Aga tädi Njuša, ma ju ei mõtlegi loobuda!" õigustas ennast nuuksudes üks neist, noorukene, kelle karvamütsi alt paistsid patsid. „Ma ei jõua lihtsalt igal pool ... korter kaheteistkümnendas, Agafonovite juures, lamab kolm. Eile ostsin neile leiva välja, tõin Neevast vett, tegin tule pliidi alla ... Seitsmeteistkümnendas ja kahekümne üheksandas on ka kõik haiged, ei tule isegi ust avama. Olen nendega nii palju vaeva näinud."

„Tuleb välja, et ainult sina näed vaeva?" küsis tädi Njuša pahaselt, tõmmates oma laia rihma koomale. „Huvitav küll ... Aga mis siis rindevõitlejad peavad tegema? Kas neil on kergem? Me sinuga ei näe sellest undki, mis nad, vaesekesed, peavad läbi tegema! Ja pole midagi, peavad suu kinni ja täidavad oma kohust ... Sina muudkui virised. Kas see kõlbab kommunistlikule noorele?"

Majahoidja toas tekkis ebamugav paus. Tütarlaps hakkas veel valjemini nutma. Teised salga liikmed vaikisid. Tädi Njuša naeratas ja silitas tütarlapse pisaraist märga põske:

„Jäta juba, Sašenka, aitab vesistamisest ... Küll näed, kõik läheb veel hästi. Harjud peagi ära ja naerad isegi oma hirmu üle. Peaasi, tuleta meie rindemehi sagedamini meelde, kohe hakkab sul kergem. Käisin delegatsiooniga rindel, tean, kuidas nad elavad. Kas tahad, jutustan? Seda on ka teil, tüdrukud, kasulik teada ..."

„Jutustage, tädi Njuša," palusid salga liikmed ja nihutasid ennast oma juhile lähemale.

„See juhtus Laadogal," alustas tädi Njuša, „„jääteel". Üks autojuht sõitis meie poole, Leningradi. Noor poiss, kommunistlik noor. Ta oli teel viljaga. Temale öeldi: „Sõida, kallis seltsimees, ja vii vili kindlasti tervelt kohale. Tead isegi, leningradlaste elu blokaadis pole just kiita."

Ja ta sõitiski. Sel päeval aga tõusis Laadoga järvel lumetorm. Tee tuiskas hange, vingus, märatses ... Silmas Tuisk autojuhti viljaga ja hakkas metsikult ulguma: „Ei lase läbi! Ei lase! Ei

lase!" Asjata ulgus. See polnud niisugune noormees, kes oleks araks löönud. Tuisk, võib öelda, märatses mis jaksas, aga noormees kihutas kõigest hoolimata edasi.

Seda märkasid ka fašistid oma kaldalt. Märkasid, ja kiristasid vihast hambaid. „Ei, eksid!" otsustasid vaenlased. „Ei pääse sa ühti Leningradi, sunnime su tagasi pöörduma!" Ja hakkasid muidugi otsekohe suurtükkidest tuld andma. Mürske nad ei hoidnud, muudkui kõmmutasid ühtejärge.

Kuid ka mürsud ei aidanud. Meie noormees kihutas läbi tule ja surma, jõudes vaevalt mürsuaukudest ringi sõita. Nõnda olekski ta arvatavasti pärale jõudnud, kui teda poleks varitsenud uus õnnetus. Automootor ei pidanud vastu. Noormees hüppas välja, püüdis seda käima panna, aga see ei õnnestunud. Külm oli mootorile liiga teinud, mitte ei taha käima minna. Tuisk haistis saaki ja hakkas veel kõvemini ulguma: „Ah, sina sõnakuulmatu, oled mul nüüd peos! Ei sa nüüd enam pääse! Külmaga sind näpistan, lumega sind lämmatan, purikana jäässe jätangi!"

Mis teha? Mõni arama verega oleks ehk kohkuma löönud ja mõelnud: tegin ju kõik mis võimalik, aga ega saatuse vastu saa . . . Kuid see noormees ei olnud seda sorti, see oli kangelane, tõeline kommunistlik noor. Teda ei olnud võimalik murda, ammugi mitte painutada. Ta hakkas mõtlema, kuidas olukorrast välja pääseda, kuidas vili leningradlaste kätte toimetada. Ta ei näinud muud valikut kui äärmise võimaluse peale välja minna. Valas oma käed bensiiniga üle ja süütas põlema. Need põlesid nagu tõrvikud öös. Siis võttis põlevate kätega mootori ümbert kinni ja puhus sellele elu sisse . . ."

Ma ei saanud jutustust kangelaslikust Laadoga autojuhist lõpuni kuulata. Tuli majavalitsuse poliitorganisaator ja me läksime partei rajoonikomiteesse.

Nädala pärast sõitsin Laadogale.

Tädi Njuša jutustus ei läinud mul, tõtt-öelda, meelest. Varsti kuulsin ma juba mitte enam legendi, vaid tõestisündinud lugu, mis meenutas väga seda, mis tädi Njuša oli jutustanud.

Filipp Sergejevitš Sapožnikov, kellega see lugu juhtus, oli tuntud aeglase ja loiu inimesena. Enne sõda töötas ta sõiduauto juhina, vedas mingisuguses Leningradi trustis ülemusi, kõige sagedamini aga tukkus muretult rooli taga oma läikivas „Buickis" ja ootas, millal direktor suvatseb lõunale sõita. Kergest elust, aga võib-olla ka tüsedusele kalduvusest läks Filipp Sergejevitš kiiresti rasva, muutudes kolmekümneaastaselt oma ea kohta liiga soliidseks. Tema unised silmad ei väljendanud tavaliselt midagi muud kui soovi elada vaikselt ja rahulikult.

Kui Sapožnikov sattus ühte jäätrassi autopataljoni ja sai viletsa veomasina — kulunud, alati tujuka mootoriga ja katkise kastiga poolteisetonnilise — ohkas ta kurvalt. Talle sai selgeks,

et endisest mõnusast elust pole jälgegi järele jäänud. Algas uus elu . . .

Pingeline ja närviline töö „elu teel" täis ohte ja erutusi ei meenutanud millegagi üksluist teenistust trustis. Iga reis vilja järele oli siin surmaohtlik. Iga päev hukkusid inimesed ja autod.

Esialgu läks Filipp Sergejevitšil väga kehvasti. Ta sõitis seltsimeestega koos välja, aga tuli peaaegu alati üksinda tagasi, hilinedes ööpäeva ja mõnikord isegi kaks.

Sapožnikovil juhtus teel üks äpardus teise otsa. Ühtepuhku läks tal süüde rikki. Siis saatis ta pika pilguga kolonni ja puhastas kaua bensiinijuhet. Kümme korda lapitud sisekummid lasksid tigeda sisinaga õhku läbi. Neid aga külma käes lappida on lausa nuhtlus, seda võib kinnitada iga autojuht.

Sapožnikovi pehme, ümmargune nägu oli tundmatuseni kõhnenenud. Unine pilk oli ta silmist kadunud, nüüd välkus neis, nagu teistegi Laadoga autojuhtide silmis, raskest elust ja alalistest ebaõnnestumistest vaevatud inimese vihasädemeid.

Ükskord, reisilt tavalise hilinemisega tagasi jõudnud, nägi Filipp Sergejevitš uut plakatit. Kui selle ümber kogunenud autojuhid lähenevat Sapožnikovi märkasid, astusid nad üksmeelselt kõrvale. Plakatile oli kirjutatud: „Autojuht Sapožnikov! Eile, 3. jaanuaril 1942, jäid viis tuhat Leningradi naist ja last sinu süü pärast ilma leivata."

Pea norus, astus Filipp Sergejevitš aeglasel sammul oma roodu muldonni. Mis võis ta enda õigustamiseks öelda? Ei saa ju seltsimeestele pikalt-laialt seletama hakata, kuidas tema poolteisetonnilise mootor jälle üles ütles, kuidas ta avariilendsalga kohalejõudmist oodates närveeris. Teistel pole ka uued masinad, aga töötavad temast kaugelt paremini, ei hiline terveid ööpäevi.

Õhtul, enne kui kolonn uuele reisile asus, kutsus pataljonikomissar Sergo Akopjan Sapožnikovi välja. Komissar oli äkilise iseloomuga ja Filipp Sergejevitš oli valmis kõva peapesu vastu võtma. Kuid Akopjan kõneles vastu harjumust tasa, ei karanud laua tagant püsti ega vehkinud vihaselt kätega.

„Seltsimees Sapožnikov, sa oled ju ise leningradlane," ütles komissar, vaadates Filipp Sergejevitšile üksisilmi otsa. „Ära reeda kodulinna . . ."

See oli öeldud niisuguse südamevaluga, et Filipp Sergejevitš põrkas tagasi, nagu oleks teda näkku löödud. Ta hakkas suure õhinaga oma äpardusi kirjeldama, kuid jättis selle sinnapaika ja vaikis. Milleks siin õigustamised? Nagunii ei usu keegi. Oled ise süüdi, ja pea mokk maas.

Sergo Akopjan oli südamlik inimene, kuigi ta mõnikord ütles jämedusi sellepärast, et ei osanud ennast õigel ajal vaos hoida. Ta mõistis, mis autojuhi hinges toimub.

„Võta ennast kätte, seltsimees Sapožnikov," soovitas komis-

sar Filipp Sergejevitšile. „Tahad, annan sulle nõu: vihasta, vihasta nagu kord ja kohus. Sul on ju iseloomu, ma tean... Vihasta, ja kõik läheb nagu tarvis. Hakkad niisama hästi töötama kui teisedki..."

Poole tunni pärast sõitis Filipp Sergejevitš välja. Ja nagu kiuste ei olnud tal jälle õnne. Laadoga autode kolonni, mis pöördus tagasi rukkijahuga, tabas Tihvini lähedal pommitamine. Sapožnikovi poolteisetonniline lendas õhusurvel sügavasse teeäärsesse kraavi. Seltsimehed, kes nägid, et juht pole häda saanud, kihutasid kiiresti edasi. Kolonn ei võinud oodata. Sapožnikovil tuli aga jällegi kummuliläinud auto juures istuda, kuni avariilendsalk kohale jõuab.

Edasi läks veelgi halvemini.

Järvel jäi Sapožnikov tuisu kätte. See oli tavaline Laadoga lumetorm, raevukas, metsik, valmis autojuhile igasuguseid ebameeldivusi valmistama. See puges sisse vana krusa iga prao vahelt, ulgus ja märatses üksiku auto ümber. Eriti tülikas oli Sapožnikovile see, et ta tuiskas tuuleklaasi lund täis.

Arvatavasti tuleks masin seisma panna, kabiini uksed kõvemini kinni tõmmata ja kannatlikult oodata, kuni halb ilm üle läheb. Vaevalt et saksa lennukid enne tormi vaibumist õhku tõusevad. Ja tulistamineginegi pole eriti kohutav, kui su auto ümber tantsivad lumevihurid. Tõmba kabiinis vähehaaval suitsu ja hõõru aeg-ajalt lumega nägu, et mitte uinuda...

Enne jutuajamist komissariga ei oleks Filipp Sergejevitš pikalt mõtlema hakanud. Kas tasub ilma asjata riskida? Ta on ju mässavate loodusjõudude vastu võimetu.

Aga täna tahtis Sapožnikov kiiresti lao juurde jõuda. Oli jäänud päris vähe maad, kümmekond kilomeetrit, ja ongi tuttav kallas.

Kõige hullem on halva ilmaga teelt kõrvale eksida. Filipp Sergejevitš sai sellest väga hästi aru. Ta peatus tihti ja pühkis sinelivarrukaga tuuleklaasi, püüdes eraldada kas või mingisuguseidki teemärke. Ümberringi paistsid ainult hanged. Pilkane öö laskus Laadogale. Öös aga möllas lumetorm.

Ja nüüd juhtus kõige halvem: tema krusa mootor turtsus mõned korrad kaeblikult ja — vaikis.

Sapožnikov kargas kabiinist välja. Tegutseda tuli välkkiirelt, muidu jahtub mootor ja siis ei saa seda enam kuidagi käima. Külmast kangete sõrmedega võttis ta karburaatori lahti ning pani jälle kinni ja puhus bensiinivooliku läbi. Aga pakane tegutses nagu näha veelgi kiiremini.

Jäi ainult üks abinõu: mootorit soojendada. Aga millega sa seda niisuguse tuule käes soojendad? Rebida kasti küljest laudu? Ei, ei saa, kaotad pärast koorma ära. Kaltse, mida oleks võinud bensiiniga niisutada ja põlema süüdata, autos ei leidunud.

Siis tulid Filipp Sergejevitšile meelde ta labakindad. Need koeranahaga vooderdatud kalevist kindad oli talle saatnud ema — käed ei külmetanud nendega üldse. „Filja, kallis pojakene," kirjutas ema Kirovi oblastist, „ära minu pärast muretse, me oleme end siin hästi sisse seadnud. Täida oma kohust ausalt, Sapožnikovide moodi, nagu sinu isa 1918. aastal." Filipp Sergejevitš tundis oma isa, kelle intervendid Murmanskis olid maha lasknud, ainult ühe allasjäänud foto järgi. Koltunud pildilt, mis rippus ema toas, vaatas tema peale uljalt noor Balti mere madrus puldanist vormikuues, kuulipildujalindid risti üle rinna. „Ära karda, sõber Filja!" rääkis ta lõbus pilk.

Filipp Sergejevitšil oli kahju ema kingitusest lahkuda, kuid midagi muud ei osanud ta välja mõelda. Valanud ühe kinda bensiiniga üle, pani ta selle vända otsa, tõmbas tikust tuld ja hakkas mootorit soojendama.

See polnud sugugi lihtne. Tuul puhus leegi suureks, kihutades seda surnud ja külmalt raualt elava inimese käe poole. Ja kuidas sa ka ei väntaks, ikka põletas tuli sõrmi.

Sapožnikov ei kannatanud välja ja viskas vända lume peale. Hiljem võttis selle kõrbenud sõrmedega jälle maast üles ja otsustas välja kannatada. Nii kordus mitu korda. Ta virutas vända meeleheites maha ja nuttis valust, võttis selle hiljem uuesti üles ja pistis mootori külge.

Lõppude lõpuks saavutas ta eesmärgi: vana poolteisetonniline hakkas liikuma, vappudes mootori pöörastest tiirudest. Nüüd oli vaja sõita viimased kilomeetrid, et anda koorem lattu ja minna rahuliku südamega oma roodu.

Need kilomeetrid olid kõige piinarikkamad. Sapožnikovi sõrmed olid üleni villis. Vähimgi puudutus pani karjatama.

Filipp Sergejevitš ronis kabiini. Ta pigistas silmad kinni ja surus hambad kokku ning sundis ennast rooli võtma. Ta ei suutnud seda hoida, justkui oleks plastmassist rool hõõguvaks metalliks muutunud!

Järvel möllas endiselt lumetorm. Valge leegi sagrised keeled nilpsasid piki trassi. Tuul vilistas.

Sapožnikov ei tundnud külma ega kuulnud tormi möirgamist. Ta mõtles ainult ühte: „Tuleb pärale jõuda, tuleb kindlasti laoni sõita!"

Reguleerija, kes valvas järvele viival teenõlvakul, märkas tema masinat esimesena. Auto vänderdas ühest teeäärest teise. Reguleerija arvas, et mõni autojuht on ennast täis joonud ega suuda masinaga toime tulla.

Jooksnud auto juurde, et korrarikkujat valjult läbi võtta, tardus reguleerija imestusest paigale.

Poolteisetonnilise kabiinis istus kuidagi imelikult kägaras surmkahvatu juht, valust viltukistud näoga. Ta toetus küünarnukkidega roolile, haraliaetud sõrmi aga hoidis enda ees.

„Kutsu kedagi appi!“ kähistas autojuht. „Ma ei suuda masinat mäest üles ajada . . .“

Mõne minuti pärast jooksis Sapožnikovi juurde hingeldades medõde. See vaatas tema sõrmed üle ja kiirustas kannatadasaanu hospidali saatmisega. Filipp Sergejevitš raputas aeglaselt pead:

„Oota, õeke, ära kiirusta . . .“

Ta tahtis vilja vastuvõtjale laos ise ära anda ja veenduda, et kõik on korras.

Nii ta, põikpea, ka talitas. Ligirutanud seltsimehe kõrval istudes sõitis ta lao juurde, luges jahukotid heaperemehelikult üle ja jälgis, kuidas need raudteeplatvormile laoti.

Kes seda teab, kust need legendid tekivad?

Võib-olla oli see juhtum tädi Njuša jutustuse aluseks, mida ma Peterburi poolel kuulsin, aga võib-olla ka mõni teine, vanduda ei või.

VIIES PEATÜKK

1

„Leningradlased ei jõua leivanormide suurendamist ära oodata. Kõigil mõlgub meeles ainult üks: kas linna kaubandusosakond teatab juba kord, et hakatakse andma tangaineid, võid ja muid maiuspalu. Räägitakse, et meile veetakse igasuguseid toiduaineid tohutul hulgal . . .“

„Elu teed“ pole võimalik unustada.

Igaüks, kes on seda oma silmaga näinud, kes on kas või kordki talvekuudel üle Laadoga järve läinud, see mäletab kindlasti tolle rindemagistraali, tee-töömehe, tee-võitleja kordumatuid omapärasusi.

Kujutlege ääretut valget lagendikku lõpmatu hulga teemärkidega, mis algavad kaldalt ja ulatuvad nii kaugele, kui silm seletab. Teie ümber on külm, jäine vaikus, monotoonse talvemaastiku tardunud muutmatus. Üksnes tuhkjas lumi keerleb kõrgete hangede ümber. See ongi Laadoga.

Ärge ainult seda petlikku tavalisust liiga palju usaldage. See pole kauaks. See on ainult esimese tuulepuhanguni. Ükskõik missugune tuul siin ka puhuma ei hakanud, kas halastamatu jäine põhjatuul või vinge kirdetuul, kõik muutus korrapealt. Tasasel lumelagendikul hakkasid keerlema lumehelbed. Neid sigines ikka rohkem ja rohkem, ikka kiiremaks muutus nende hullumeelne tants. Liikumatud lumehanged muutusid otsekui elavaks. Kohati tõusid taeva poole lumekeerised. Tume, sombune taevas rippus madalal, nagu oleks ta inimeste õlgadele vajunud.

Jäisest vaikusest ja tardumusest polnud enam jälgegi. Järvel möllas lumetorm. Palju tunde järgemööda võis tä kihutada Laadoga avarustel, laskmata hetkekski hinge tagasi tõmmata, mõtetult julm, masendavalt pikaleveniv, tõeline nuhtlus autojuhtidele ja jääteelastele. Harjumatusest mõeldi, et kõik elav peab tugevate seinte vahelt viivitamatult varju otsima, et kõige pakilisemadki reisid tuleb otsemaid edasi lükata. Kuid nii mõeldi ainult harjumatusest, kogemuste puudusest.

„Elu tee" funktsioneeris igasuguse ilmaga. Läänekaldal ulatus üle tiheda jäätanud kõrkjapadriku tõkkepuu, mis oli hööveldamata lattidest kiiruga kokku löödud. Teine samasugune tõkkepuu oli idakaldal. Igaüks, kes jõudis jäätrassile, pidi siin esitama oma dokumendid.

Lääne poole, Kobonast Ossinovetsisse liikusid päeval ja öösel veoautode kolonnid vilja, tangainete, suhkru, konservide, või, kondenseeritud piima, tapetud sigade ja muude toiduainetega, millest olenes nälgivate inimeste pääsmine.

Ida poole, Ossinovetsist Kobonasse liikus vastupidine ja sama lõputu vool. Läksid autotäied naisi ja lapsi, kes jätsid maha kodulinna, et kergendada selle kaitsmist, autotäied keerukaid tööstusseadmeid, mis olid määratud kusagile Uraali või Siberisse rajatavatele sõjatehastele, autotäied värvilisi metalle.

Laadoga autopark oli komplekteeritud kiiruga Leningradi sisemiste võimaluste arvel ja siin võis kohata mitut tüüpi ja mitmesuguseks otstarbeks määratud autosid. Peaasi oli, et need ainult suudaksid liikuda.

Kerged poolteisetonnised masinad „GAZ-AA", võimsad viietonnised veoautod raskete järelvankritega, vineeriga kaetud furgoonid, mis vedasid rahuajal tehaste öist vahetust, kõhukad ja soliidsed bensiinitsisternid, linna autobussid, mille külgedel rippusid veel ennesõjaaegsete marsruutide sildid, isegi kiirabiautod, punane rist külgedel, olid kuidagi koormaveoks kohandatud. Kogu see kirju majapidamine teenindas jäätrassi, kuigi tublisti pooltel neist oleks õigupoolest juba ammugi olnud aeg erru minna.

Mõnikord juhtus järvel olema ka ilus ilm. Külma talvepäikese käes helendav Laadoga lagendik võis sellisel korral isegi veetlev näida. Lumi sätendas pimestavalt. Rohekad jääpangad särasid kalliskividena. Valgeks värvitud autod paistsid nägusad. Kuid see mulje hajus kiiresti. Mis veetlust seal saab olla! Isegi sõjaliste kogemusteta inimene võis otsekohe taibata, kui raske on siin töötada, kui karm ja murerikas on trassi argipäev.

„Elu tee" meenutas pigem võitlusvälja kui teed selle sõna otseses mõttes — visa, ägeda, mitte kunagi vaibuva võitluse areeni. Nii inimeste sünge ruttamine kui ka põlenud veoautode söestunud kered ja püssirohuleegi pruunid jäljed lumel tunnistasid, et siin käivad lakkamatud lahingud.

Harva õnnestus kellelgi jäätrassi läbida ilma pommitamise või suurtükitule alla sattumata, kõige sagedamini aga tuli taluda nii üht kui ka teist.

Varavalgest hilisõhtuni kostis järve kohal lennukimootorite põrin.

Vaenlase õhurünnakud järgnesid üksteisele. Trassi kohal patrullivatel hävitajatel tuli väljalennu jooksul astuda fašistide pommitajatega mitu korda ägedasse võitlusesse. Vaenlase arvulist ülekaalu arvesse ei võetud. Märkad hitlerlast — otsekohe ründa! Muidu ei pääse autokolonnid viljaga üle järvejää.

Neil päevil hukkus autojuhte päästes lendur Gorgul.

Laadoga kohal patrullides sattus Semjon Gorgul kokku vaenlase hävitajatega. Neid oli kuus. Nad sööstsid pilvedest välja otse Nõukogude lenduri peale. Kuus kiiret „Messerschmidti" ühe „I-16" vastu.

Julge kommunistlik noor võttis lahingu vastu. Päästa end põgenemisega oleks tähendanud trass õhust kaitseta jätta.

Gorgul astus kartmatult kõigile kuuele vastu. Ta sai haavata, kuid jätkas võitlust ja tabas äärmist „Messerschmidti". Ta sai veel kord haavata, kuid ei taganenud ikkagi.

Lendur Gorgul leiti surnult oma hävitaja kabiinist. Kommunistliku noore peos oli kokkukägardatud kirjake: „Jumalaga, Leningrad, sa võidad!"

Noil päevil päästis vanemseersant Bõstrov suure viljavoori. Vaenlase lennukid tulistasid kolonni keset järve. Kolonni komandör nooremleitnant Varlamov sai silmapilkselt surma. Noored autojuhid, kellel see oli esimene reis, sattusid segadusse. Siis võttis Bõstrov juhtimise enda kätte. Ta hüppas kiiresti kabiinist välja, tõi äraehmunud seltsimehed oma kohale tagasi ja juhtis kõik autod kaldani.

Sageli kaasnes vaenlase lennurünnakutega tugev suurtükituli. Vaenlane nimetas seda „duplekslöögiks". Lendasid üles vee- ja jääsambad, autod süttisid, kildude läbilõikav vihin sulas ühte kuulipildujate raginaga.

28. detsembril valis vaenlane „duplekslöögi" kohaks järsu kalda Vaganovos, kus veokid tahtmatult kuhjuvad. Löök oli ootamatu ja julm — kakskümmend viis autojuhti sai surma.

Nii suure hoolega kui fašistlik väejuhatus „duplekslööke" ka ette valmistas, ei suutnud need siiski liiklust jäätrassil lõpetada. Tõsi küll, see katkes neil kriitilistel hetkedel, kuid ainult selleks, et pärast seda, kui avariikomandod olid jõudnud purustatud autod kõrvale tassida, haavatud ära vedada ja eriti suurte pommiaukude ümber uued teed rajada, jälle uue jõuga alata.

Kogu detsember möödus Laadoga järvel meeletult ägedas võitluses juurdeveo suurendamise eest.

Ja siiski jäi plaan täitmata. „Elu tee" andis Leningradile kõi-

gest viisteist tuhat tonni toiduaineid, kuigi oleks pidanud andma kaks korda rohkem.

Normaalset tööd takistas ennekuulmatult külm talv. Ka vaenlane tegutses aktiivselt, jälgides tähelepanelikult kõike, mis Laadogal sündis. Aga veelgi rohkem andsid end tunda organiseerimisperioodi arvutud häired.

Need kahetsusväärsed häired, küll oli neid palju! Kümned veoautod langesid rivist välja ja jäid teele seisma. Polnud kedagi, kes oleks neid remontinud, ei jätkunud „tehnilist kiirabi". Reguleerimisteenistuses ei suudetud saavutada täpsust, alatasa tekkisid ummikud, mis pidurdasid, aga mõnikord isegi katkestasid liikluse. Ka kaldal asuvates ladudes ei olnud õiget korda ega organiseeritust, autod seisid kaua tühjalt laadimisestakaadide juures.

Jäätrass vappus käikulaskmispalavikus. Iga päevaga kasvas tema võlg Leningradi vastu.

Alles 25. detsembril — kuu aega pärast töö algust „elu teel" — tekkis võimalus lisada Leningradi saja kahekümne viie grammilisele leivanormile seitsekümmend viis grammi.

Kõigest seitsekümmend viis grammi!

2

„Nälg murrab inimesi maha. Kahe nädalaga suri meil majas kakskümmend elanikku. Memm on hirmus kõhnaks jäänud, sageli käib tal pea ringi, kuid ta töötab edasi."

Leningradlastel oli raske.

Detsembri lõpul halvenes sissepiiratud linna olukord järsult. Kuu jooksul suri düstroofiasse viiskümmend tuhat inimest.

Tühjaksjäänud, vaikiv, lummetuisanud Leningrad nägi neil päevil tõesti traagiline välja. Rahva kohutav häda surus oma pitseri kogu linnale.

Näljadüstroofia muutus esimeseks vaenlaseks. Halastamatuks ja armuheitmatuks vaenlaseks, mis murdis kõik järgemööda maha.

Võitlust düstroofia vastu juhtisid Leningradi kommunistid. Nad mobiliseerisid selleks kõik mõeldavad ja mõeldamatud vahendid.

Moskva rajooni parteikomitee moodustas ettevõtetes kommunistide-vabatahtlike brigaadid. Varustatud labidatega, suunduside need brigaadid rindelähedasse tsooni, et seal kartulipõlduside uuesti läbi kaevata.

See oli ohtlik ja uskumatult väsitav töö, mida isegi füüsiliselt tugev inimene ei suuda alguses teha. Kümnekonna külmunud

kartuli või peotäie kapsalehtede pärast, mis olid sügisel põllule jäänud, tuli kaevata jäätanud maad. Sageli tulid brigaadid tagasi tühjade kätega, olles kaotanud pooled inimestest surnutena või haavatutena, kuna kaevamist takistas vaenlase tuli. Väljalangenute asemele saadeti järgmisel hommikul uued kommunistid ja töö jätkus. Moskva rajooni eeskujul organiseerisid põldude jäämaevamist ka linna teised rajoonid.

Sverdlovi rajoonis õnnestus hakata valmistama kunstlikku pärmi — sellest tehti suppi. Aiandustrusti kasvuhooned, mille klaaside all õitsesid alles hiljuti lopsakad jorjenid ja astrid, kohaldati täielikult rohelise sibula kasvatamiseks. Rühm marmelaadivabriku insenere leidis äärmiselt lihtsa menetluse tooditselluloosi valmistamiseks.

Parteiorganisatsioonid haarasid silmapilk kinni igast algatusest, mis oli suunatud toiduainete lisaressursside hankimisele.

Partei linnakomitee saatis elamumajandusse kümme tuhat poliitorganisaatorit — kommunisti, peamiselt naiste hulgast.

„Teile usaldatakse praegusel momendil kõige vastutavam ja eluliselt tähtsam ülesanne," öeldi poliitorganisaatoritele Smolnõis. „Teie püha kohus on rahvast moraalselt püsti hoida. Võidelge masenduse ja lootusetuse meeleolude vastu, külvake inimeste südametesse usku võidusse."

Poliitorganisaator oli kogu elumaja hingeks. Ka tema ise nälgis nagu teisedki elanikud, külmetas samuti, kannatades jäises pakases, kuid oli juba vara hommikul jalul. Trepilt trepile, korterist korterisse käis poliitorganisaator oma maja läbi, viies inimestele elavat, julgustavat bolševistlikku tõesõna, aidates raskel katsumuste tunnil vastu pidada. Ajaloolased, kes kirjutavad kord Leningradi kaitsmisest, ütlevad, kui paljud poliitorganisaatorid ei saanud näha vaenlase purustamise rõõmsat päeva, sest nad varisesid kokku oma tööpostil. Neid, meie kangelasliku partei realiikmeid, ennastsalgavaid rahva õnne eest võitlejaid, ei unusta leningradlased iialgi.

Lenini linna komsomol moodustas noorte elukondlikke salku. Kaheksa tuhat noorukit ja neidu, kes astusid sooja südame sunnil vabatahtlikult neisse salkadesse, tegid ära hiiglasuure töö, millele on vähe võrdset leida isegi komsomoli kroonikas.

„Sa ei tohi põlata ühtki musta tööd," ütles elukondliku salga võitleja meelespea. See tähendas, et oli tarvis käia terved päevad läbi mööda oma sektorit ja püüda inimeste kannatusi kergendada. Seista pikkades leivasabades ja tuua leiba neile, kes seda ise teha ei suutnud, muretseda kruusitäis keedetud vett, leida vana mööblit ja kütta kuidagimoodi kokkumeisterdatud ahju, kaubelda raskelt haigele välja koht haiglas, kohelda hellalt orbusid, kes olid vanemad kaotanud, koristada tänavalt nõrkenud inimesi.

Elu hinnaga muretsetud kapsalehed, poliitorganisaatorite vaevanõudev töö ja elukondlike salkade liikmete hoolitsus — kõik see tõkestas mõnel määral näljadüstroofiat, pidurdas tema pealetungi.

Hambad ristis, talusid leningradlased ennekuulmatut puudust. Kuid otsustav abi võis tulla ainult Laadoga järvelt. Ilma selle abita ei olnud näljast jagusaamine mõeldav.

Jäätrassi tööd oli tarvis viivitamata parandada. Leningrad ei saanud leppida kestvate häiretega „elu teel".

Laadogal tekkis murrang. Suurt osa selles etendas A. A. Ždanovi kiri autojuhtidele, teetöölistele, komandöridele, poliittöölistele, kogu jäätrassi isiklikule koosseisule. Selle kirja sõnadega pöördus „elu tee" kollektiivi poole kogu Leningrad, kogu Nõukogudemaa.

„Kallid seltsimehed!" öeldi kirjas. „Rindeautotee töötab ikka veel väga halvasti. Ta veab iga päev kõigest kolmandiku sellest, mis on vajalik, et hädavaevaltki rahuldada Leningradi ja rindevägede niigi viimse võimaluseni kärbitud toiduainete- ja kütteõlivajadusi.

See tähendab, et Leningradi ja rinde varustamine ripub kogu aeg juuksekarva otsas, elanikkond ja sõjaväed aga on uskumatus puuduses. Niisugune asi on seda talumatum, et vajalikud ained Leningradi ja rinde jaoks on olemas. Järelikult sõltub Leningradi ja rinde olukorra kiire parandamine teist, rindeautotee töölistest, ja ainuüksi teist.

Kangelaslikel Leningradi kaitsjatel, kes on seni auga kaitsnud meie linna fašistlike bandiitide vastu, on õigus nõuda teilt ausat ja ennastsalgavat tööd.

Leningradi, ja rinde nimel palun teid arvesse võtta, et teile on usaldatud suur ja vastutusrikas töö, et te täidate riiklikust ja sõjalisest seisukohast esmajärgulise tähtsusega ülesannet.

Kõik, kellest oleneb tee normaalne funktsioneerimine: autojuhid, reguleerijad, need, kes puhastavad teed lumest, remontijad, sidemehed, komandörid, poliittöölised, Tee Valitsuse töötajad peavad täitma oma ülesannet neile usaldatud tööpostil nagu rindevõitlejad.

Asugem asja juurde, nagu see on kohane nõukogude patrioottidele, ausalt, südamega, oma jõudu säästmata, tundigi edasi lükkamata, et Leningrad ja rinne saaksid kiiresti kõike vajalikku plaanis ettenähtud koguses.

Kodumaa ja Leningrad ei unusta teie tööd iialgi."

Niisugune oli kiri. Karm ja ühtlasi õiglane. Selles tehti autotee kollektiivile etteheiteid andestamatu aegluse pärast.

„Ärge kaotage enam ainustki tundi!" palusid Leningradi naised ja lapsed.

„Töötage andumuse ja ennastsalgavusega, ärge säästke jõudu ega elu!" nõudsid Leningradi müüride all peetud septembri-

lahingute kangelased, kes olid vapralt kaitsnud linna vaenlase sissetungi eest.

Koos A. A. Ždanovi kirjaga saabus Laadoga järvele viissada Leningradi kommunisti, keda suurte tehaste parteiorganisatsioonid olid saatnud alalisele tööle „elu teel".

Poole aasta jooksul, mis oli möödunud sõja algusest, oli Lenini linna parteiorganisatsioon saatnud oma paremaid poegi rindele kümnel korral. Juba kaks kolmandikku tema koosseisust võitles, relv käes, kodumaa eest.

Parteilist mobilisatsiooni, mille partei välja kuulutas inimeste Laadogale saatmiseks, peeti eriti tähtsaks. Kirovi tehase, „Elektrosila", „Krasnõi Võborževetsi" ja Balti laevaehitustehase tsehhides valiti välja töölisklassi parimaid inimesi, kes suudaksid näidata kõrge organiseerituse eeskuju.

„Töös peab tekkima mõne päevaga täielik murrang," öeldi neile rinde sõjanõukogus, kui nad teele saadeti. „Linna saatus otsustatakse praegu Laadoga järvel."

Leningradi kommunistide juhi kiri loeti ette kõigis jäätrassi auto- ja teepataljonides, ladudes, ümberlaadimisbaasides, aga mõnikord ka lihtsalt tee peal, kui kolonnid kütteõli võtmiseks peatusid.

Major Portšunovi pataljonis algas miiting hilja õhtul, enne autode järjekordset väljasõitu. Autojuhid kogunesid puust koolimaja juurde, kus asus pataljonistaap.

Pataljonikomandör luges kirja ette nagu lahingukäsu, rõhutades neid kohti, kus kõneldi „elu tee" kollektiivi halvast tööst. Seepeale andis ta kellelegi peaga märku ja teatas:

„Lenini linna töötajate nimel on sõna seltsimees Kotovštšikovil."

Pimedusest astus trepile vana, pikakasvuline mees määrdunud töökuues, lai sõduririhm vööl. See oli Ivan Prokofjevitš Kotovštšikov, Balti laevaehitustehase lukksepp, kes oli parteilise mobilisatsiooniga Laadogale saadetud. Kangest pakasest hoolimata võttis ta mütsi peast.

Hiljem tuli mul temaga mitmel korral kokku puutuda ja ma nägin, kui kiiresti see Leningradi saadik kogu pataljoni lugupidamise võitis. Teda kutsuti lihtsalt „Taadiks". Taadi sõna oli autojuhtidele seaduseks, tema poole pöörduti nõu ja abi saamiseks, nagu lihase isa poole.

„Mis teile öelda, kallid seltsimehed?" alustas Ivan Prokofjevitš, vaadates pimedusse, kus autojuhid seisid plotskit tõmmates. „Ei oleks nagu midagi juurde lisada, kirjas on kõik õigesti öeldud. Leningrad loodab praegu ainult teie peale, teie jäätee peale. Leningradlasi piinavad nälg, pommitamised ja tulistamised, aga nemad ei anna alla, ootavad abi. „Ei või olla," ütlevad nad, „et seltsimehed Laadogalt meid alt veavad." Nii kästigi edasi öelda. „Ootame abi, autojuhid kiirustagu, toogu vilja

kiiremini!" Tehke sellest ise järeldus. Kogu Leningrad vaatab praegu teie peale. Seltsimees Ždanovi kirjale tuleb minu arust vastata tegudega. Resolutsioonid hädast ei päästa, leiba on vaja!"

3

„Isa jäi haigeks. Ta käis iga päev jalgsi neliteist kilomeetrit oma tehasesse ja nüüd varises kokku, ei jätkunud jõudu. Püüame kogu perega teda jalule aidata."

Ivan Prokofjevitš rääkis õigust, leningradlastele tuli vastata ainult tegudega.

Ja Laadoga vastas autojuhtide patriootliku algatusega teha päeva jooksul kaks reisi. See võimaldas saavutada lühikese ajaga soovitud murrangu.

„Elu tee" eksisteerimise lõpujärgus jõudis enamik autojuhte teha viis-kuus reisi ööpäevas, kuid tol ajal, 1942. aasta jaanuaris, oli kakski reisi suur kangelastegu, mis nõudis inimeselt väga suurt füüsilist ja vaimset pingutust.

Lõppude lõpuks sõltus peaaegu kõik sellest, kus asub varustusbaas; mida lähemal see oli, seda rohkem reise sai teha, seda rohkem leiba sai Leningrad.

Novembris sõideti toiduainete ja laskemoona järele Podborovje raudteejaama.

Üks reis sinna ja tagasi oli siis kuussada viisteist kilomeetrit pikk. Säärastes tingimustes ei võinud kahest reisist mõeldagi. Väga suureks, peaaegu muinasjutuliseks saavutuseks peeti seda, kui kolonn jõudis ööpäevas kas või ühegi korra edasi-tagasi ära käia. Õige sagedasti kestis reis kaks, kolm ööpäeva, mõnikord aga terve nädala.

Detsembrikuu tõi tunduvat kergendust. Fašistlikud väed, kes olid saanud käsu võtta Leningrad kahekordsesse rõngasse, suutsid Tihvini hoida enda käes kõigest kolmkümmend päeva. Detsembri esimestel päevadel alustasid meie väeosad otsustavat vastupealetungi ja võtsid pärast ägedaid lahinguid selle tähtsa asustatud punkti tagasi.

Tihvini vabastamine langes ajaliselt kokku sakslaste purustamisega Moskva all. Need mõlemad sündmused kutsusid sissepiiratud linnas esile kergendusohke. Üks neist sündmustest hajutas müüdi hitlerlaste võitmatusest ja lubas loota, et vaenlane ei jää igavesti ka Leningradi alla, aga teine võimaldas peale selle varustusbaasi tunduvalt lähemale tuua. Nüüd ei olnud enam vaja vilja järele kaugesse Podborovjesse sõita. Leningradlastele määratud kaubaešelonid laaditi maha Tihvinis. Ühe reisi pikkus vähenes mõlemast otsast peaaegu poole võrra, moodustades nüüd kolmsada viiskümmend kilomeetrit.

Püüdes seda eelist täielikult ära kasutada, keelas Tee Valitsus vastassuunalised veod. Koormatega kolonnid liikusid Leningradi oma marsruudiga: Tihvin—Koskovo—Koltšanovo—Novaja Ladoga—vana Laadoga kanal—Kobona—läänekallas. Tagasiteeks oli määratud oma marsruut: läänekallas—Kobona—Bor—Tšernuševo—Novaja Ladoga—Koltšanovo—Krasnaja Niva —Tihvin.

Niisiis selleks, et teha kaks reisi, pidi Laadoga autojuht sõitma maha seitsesada kilomeetrit ja läbima neli korda ohtliku jäälõigu — sada kakskümmend kilomeetrit mööda järve.

Tarvitseb vaid meenutada selle talve käredat külma ja võtta arvesse sagedat pommitamist, suurtükituld, viletsaid teid, seda eriti Tihvini lähedal, samuti ka paratamatut ajakulu ladude juures, et mõista, kui palju vaeva nõudsid need kaks reisi.

Praktiliselt tähendas kaks reisi seda, et autojuht töötab puhkuseta, jõudes suigatada kümmekond minutit, kuni laokomandod tühjendavad või täidavad tema autot. Lõpetanud teise reisi, alustas ta uut kaht reisi ning töötas jälle kogu ööpäeva.

See kestis seni, kuni inimene väsimusest enam jalul ei seisnud ja vajus rampraskesse unne. Asjatu oli teda takistada, soovitada tal sööma minna või puhata pisut soojakskõetud muldonnis, midagi ei mõjunud. Siis kandsid autojuhid oma sõbra kõrvale, katsid ta hoolitsevalt poolkasukaga kinni, aga tunni viieteistkümne pärast algas kõik otsast peale.

7. jaanuaril, järgmisel päeval pärast A. A. Ždanovi kirja, möllas metsik lumetorm. Traktorist Ivan Krutkov töötas oma masinal kuusteist tundi järgemööda — ei olnud võimalik töölt lahkuda. Politruki asetäitja Jakov Kudelski juhtis lumetormis komsomoliešeloni, mis oli lubanud teha kaks reisi. Juhtis ja jõudis eesmärgile.

Laadoga autojuhid näitasid, kuidas tuleb oma kohustusi täita.

Tõkkeks me ees
mürsud vingusid.
Üks oli tee —
ees Leningrad.
Tuisk ja purgaa.
Ent väärata tahet
ei saa.

Ununes uni
ja ununes leib.
Käsi roolile
külmus kindas.
Ent koormad siiski
rügavad jääl.
Uni ja nälg
meid võita
ei saa.

Mürsud ja pommid
ülal vingusid.
Elas siiski Leningrad.
Tuisk, purgaa —
kõik võitsime ära.
Peatada meid
ei saa.

See laul sündis jäätrassil. Ta sai sõdurite muldonnides lääne- ja idakaldal väga armsaks ning teda lauldi vabal ajal meelsasti. Armastati teda nähtavasti tõe pärast, sellepärast et kõik oli just nii, nagu laulus öeldud: ununes uni ja ununes söök, et aga teha kaks tõotatud reisi.

See, kuidas „elu tee" autojuhid töötasid tol murranguperioodil, kui otsustamisel oli tegelikult Leningradi kõige aktuaalsem küsimus — kas Laadoga suudab toita sissepiiratud linna või mitte —, see jääb nõukogude inimeste järeltulevatele põlvkondadele kauaks eeskujuks.

4

Kuulsat autojuhti Aleksander Kondrini, kes pidevalt tegi päevas kaks reisi, nägin esimest korda jäätrassi eesrindlaste kokkutulekul, mille kutsus kokku poliitosakond.

Ühe küla pooleliehitatud klubihoones ei olnud soojem kui õues. Kõik kokkutulnud istusid puust pinkidel, sineli- ja poolkasukakraed üleval. Aeg-ajalt kostis saalis külmetanud inimeste raiuvat köha.

Kondrin astus tribüünile, tammus tükk aega ühelt jalalt teisele, püüdes saali mitte vaadata, siis pidas väikese kõne, mille mõte seisis selles, et kui töötada nagu kord ja kohus, siis on ka tagajärjed head, aga kui töö asemel hakatakse logelema, siis kaht reisi ööpäevas ei tee.

Laadoga eesrindlased võtsid tema sõnad kiiduavaldustega vastu.

„Jutumees ta pole, aga autot juhib suurepäraselt," sosistas mulle poliitosakonna instruktor, kes istus mu kõrval. „Oleks niisuguseid autojuhte rohkem."

Hiljem sain ma Kondriniga lähemalt tuttavaks ning kuulsin mõningaid üksikasju tema endisest ja nüüdsest elust.

Saša Kondrin töötas enne sõda masina-traktorijaama piirkonnamehaanikuna. Ta oli kogu rajoonis tuntud väsimatu leiutajana, kes oskas isegi raudmutri asja eest ära kasutada. Õhtul koju tulles armastas Saša oma bajaani lõõtsa venitada. Selle bajaani oli ta saanud põllumajandusnäitusel auhinnaks hea töö eest. Bajaan sattus olema oivaline ja meelitas Kondrini majja noori nagu sõjasarv võitlejaid.

See-eest ei käinud tankist Kondrini käsi rindel mitte eriti hästi. Augustikuu lahingutes sattus ta Leningradi lähistel fašistide leegiheitja tulejoa alla. Ta viidi hospidali hirmsate põletushaavadega, mis kohutasid isegi kogenud arste.

Arstid proovisid mitmesuguseid vahendeid, püüdes noort tankisti päästa, kuid kõik oli asjata. Haige tuli teadvusele üsna harva, surm näis taanduvat tema voodi juurest ainult mõne sammu kaugusele, siis aga hakkas ta jälle palavikus sonima.

Nii kestis see kaks kuud.

Teise kuu lõpu poole hakkas Kondrin paranema. Kord meelemärkusele tulnud, märkas ta, et tema kõrval seisab neli valges kitlis neidu, kes omavahel millegi üle sosistavad.

Kondrin avas pisut silmad ja vaatas neid, mõistmata, kas see on unes või ilmsi. Kuid kahtlust ei võinud olla. Neidudel olid suured lillekimbud käes ja nad naeratasid talle, Saša Kondrinile arglikult, nagu oleksid tulnud talle sünnipäevaks õnne soovima.

„Saage tuttavaks, Kondrin," ütles valvearst. „Nemad aitasidki teid hädast välja."

Neiud töötasid joonestajatena projekteerimisbüroos, mis asus hospidali vastas. Nad said kuulda, et põletushaavadesse hukkuvat tankisti saab päästa ainult kellegi nahka ümber istutades, ning hakkasid otsekohe peakirurgi otsima.

„Võtke meilt nahka. Lõigake, kui palju tarvis, kannatame välja."

Nad külastasid neljakesi üheskoos Kondrini, kutsudes teda naljatades oma „nahavennaks". Häbenedes ja punastades tänas Saša neid oma elu päästmise eest, kuid iga kord pöörasid neiud kiiresti jutu teisale.

Kahe nädala pärast saadeti ta paranejate pataljoni Leningradi äärelinna. Ta hakkas saama neidudelt lühikesi kirju, milles need soovisid talle kiiret paranemist ja soovitasid, et kui ta uuesti rindele läheb, siis maksku fašistidele halastamatult kätte.

Aga Saša ei sattunudki oma väeüksusesse tagasi. Teda ei saadetud tankibrigaadi, vaid hoopis Laadoga järvele. „Seal, kallis seltsimees Kondrin, on raskem kui rindel," selgitati talle paranejate pataljonis dokumente välja andes.

Ja räägiti õigust, ei petetud. „Elu teel", eriti algul, oli kaugelt keerulisem kui Leningradi kaitse eesliinil. Pommitamistest ja suurtükimürskudest ei olnud muidugi puudus ka Kolpino all, Pulkovo kõrgendikel ega kuskil mujal, kust rindejoon tol korral läbi läks. Aga kas teati seal, mis on lahvandus, reetlikult lund täistuisanud, iga hetk valmis autot ja juhti alla neelama?

„Elu teel" pühendas Kondrin end täielikult tööle. Esimesena hakkas ta tegema ka kaks reisi päevas.

See juhtus nii.

Pataljoni lõbus kirjakandja tõi Sašale kavalalt silma pilgutades väikese valge tuttava käekirjaga ümbriku. Kirjutas Klava

Fokina, üks tema päästjatest, kõige lõbusam ja elurõõmsam neiu, keda Kondrin oli eales kohanud. Klava kiri oli sel korral nukker, ilma tavaliste naljatusteta. Ta teatas, et kaks tema sõbratari — hallisilmaline Olga ja väike Zoika — on raskesti haiged („aga mis haigus meil Leningradis on, seda tead sa arvatavasti isegi"), et projekteerimisbüroos on kohutavalt külm, jäätorikad ripuvad laest alla ja „sellele vaatamata istume joonestuslaudade taga nagu jääst puuslikud".

Lugenud Klava kirja läbi, muutus Kondrin nii süngeks, et isegi muretu kirjakandja näolt kadus naeratus.

„Halvad teated kodunt?" küsis kirjakandja kaastundlikult ja ohkas. „Pole midagi teha, minu amet on niisugune, toon inimestele seda, mis saadetakse."

Kondrin vaikis. Oleks läinud liiga pikale hakata jutustama, et ainult tänu Klavale ja tema sõbrataridele jäi ta ellu ja et ta jääb alati nende tänuvõlglaseks.

Juba esimese kolonniga tormas Kondrin teele. Ta ei lausunud kellelegi sõnakestki, kuid otsus teha kohe kaks reisi, tundus talle parima vastusena Klavale ja tema sõbrataridele.

Alguses oli Kondrinil õnne. Esimese reisi lõpetas ta kiiresti: kolmesaja viiekümnele kilomeetrile kulus kõigest üksteist tundi.

Kuni laos laaditi jahu maha, neelas ta kiiresti oma hirsipudruportsjoni alla ja sõitis teist kordà välja. Aga seekord jättis õnn tema maha: üle järve sõites tabas teda suurtükituli. Mürsud lõhkesid eemal, paarisaja meetri kaugusel.

Mõnikord ei vea kohe! Mingi juhuslik kild, mis oli kaotanud jõu lõpuni lennata, tungis tema poolteisetonnilise radiaatorisse.

Igaüks mõistab, mis tähendab jääda järvele purustatud radiaatoriga, ilma tilga veeta ja lootuseta kiirelt riket parandada. Saša ronis tusaselt masinast välja ja hakkas kahjustatud osi üle vaatama.

Nagu paljudele teistelegi autojuhtidele, sattus Sašale Laadogal vana logu „gazik". Ükski spetsialist poleks suutnud kindlaks teha, kui palju kilomeetreid on ta oma pika tööelu jooksul maha sõitnud ja kui palju koormaid igasugust kaupa vedanud enne seda, kui ta valgeks värviti ja mobilisatsiooni korras „elu teele" saadeti. Töötada sellel masinal oli igatahes lausa nuhtlus. „Gazik" kukkus iga päev reast välja, põdedes loendamatuid haigusi. Tõsi küll, need ei kestnud väga kaua. Kõige suuremate aukude kinnilappimisega õnnestus Sašal veteran põhjalikult terveks arstida ja see jättis äkki oma tõrkumise, just nagu oleks aimanud, missugune kõigutamatu iseloom tema uuel peremehel on.

Ja korraga radiaatori rike. Mis nüüd teha?

Kondrin tammus murelikult „gaziku" juures. Ta ei märganud isegi, et kõrval peatus kellegi poolteisetonniline. Kabiinist hüppas välja õlises töökuues mees, andis oma autojuhile käega märku, et see edasi sõidaks ja tuli Kondrini juurde.

„Mis viga, noormees?"

Saša oleks rõõmu pärast kas või karjunud. Tema ees seisis, väike kast käes, Ivan Prokofjevitš Kotovštšikov, seesama, kes neil pataljonis miitingul sõna võttis.

— Millised osavad käed olid sel vanal Leningradi lukksepal! Silmapilk võttis ta puukastist jootelambi ja mõningad tööriistad. Töö käis tolle lõbusa ja pisut üleannetu kergusega, mille taga peitub alati tõeline meister.

Kondrin pidas ennast remondi alal asjatundjaks, kuid siin oli ta poisikesena vaimustuses, nagu sünniks tema silmade all ime. Teda tõi reaalsusse tagasi Ivan Prokofjevitši naljatlev küsimus:

„Noh, mis sa seisad, suu ammuli? Muretse vett, varsti läheb sõiduks lahti . . ."

Tunni aja pärast hakkas mootor tööle ja nad liikusid Kobona poole. Ivan Prokofjevitš istus Saša kõrvale kabiini. Oma kulunud, õhukeses töökuues külmast kössitõmbunult suitsetas ta vaikides. Kondrin märkas seda äkki, peatas auto ja hakkas endal sinelit seljast võtma, kuid Ivan Prokofjevitš protesteeris kategooriliselt:

„Lase olla, lase olla, noormees . . . Kobonas kostitatakse mind kui külalist sooja teega, aga sina pead muudkui sõitma . . ."

Novaja Ladoga poole viival teekäänakul jätsid nad sõbralikult jumalaga.

„Teist reisi teed?" küsis Ivan Prokofjevitš ja lisas vastust ootamata: „See on püha asi, sõber."

„Aitäh teile!" hüüdis Kondrin ennast kabiinist välja sirutades. „Ilma teieta oleksin kaua istunud . . ."

Lõpetanud teise reisi, sõitis ta kolmandale, otsustades iga hinna eest kaotatud aja tasa teha.

Kolmas reis sattus öisele ajale ja selleks kulus täpselt kümme tundi. Trassil oli ebaharilikult vaikne: ei tulistanud vaenlase suurtükiväelased ega luusinud taevas pommitajad. Kondrin kihutas, võttes „gazikust" viimase välja.

Need tuhat kilomeetrit — kolm tolleaegset Laadoga reisi — ei olnud talle kerged. Saša põsed vajusid auku, silmad läksid punaseks. Peaaegu nelikümmend tundi istus ta rooli taga, kuid püüdis puhkusest mitte mõelda. Ja kiiruga midagi suhu pistnud, sõitis uuesti Tihvini.

Neljandal reisil ei vedanud tal jälle. Koormaga läänekaldale tagasi pöördudes sattus Saša täie käigu pealt jääkirmega kaetud lõhesse. Tugevasti küljele vajunud auto jäi seisma.

Unerammestus, mis Kondrini juba ammu vaevas, oli nagu käega pühitud. Saša püüdis lõhest omal jõul välja pääseda, aga sellest ei tulnud midagi välja. „Gazik" vajus veel rohkem küljeli ja vesi hakkas autokasti tungima.

Saša otsustas autokoormat kergendada. Ta tuikus väsimusest, hingeldas, ise suure pakase käes higist pärlendades, kuid tassis siiski kotte kastist välja, kuni ta teadvusetult maha langes . . .

Varsti jõudsid sinna teised autojuhid. Nähes lõhesse kinni jäänud „gazikut" ja lumel lamavat juhti, arvasid nad, et fašistide lennuki kuulipildujatuli on vaesekese maha niitnud. Sääraseid juhtumeid tuli ette. Et koormat mitte ilma kaitseta jätta, hakkasid autojuhid kotte oma masinatele tõstma. Töö oli lõpule jõudmas, kui „tapetu" äkki silmad avas ja pikkamööda jalule tõusis.

„Väsimus tuli kallale," lausus ta üllatunud seltsimeestele süüdlaslikult naeratades. „Aidake, poisid, masin sellest pagana jäälõhest välja tirida . . ."

5

Kogu Laadoga tundis ka Maksim Jemeljanovitš Tverdohlebi, kes tegi samuti päevas kaks reisi. See oli raudse vastupidavusega mees.

Teepataljonis ei teeninud Tverdohleb kuigi kaua. Varsti pärast sellelt retkelt tagasijõudmist, mille jooksul luurajad jäätrassi rajasid, kutsus major Možajev ta välja.

„Te olite tsiviilelus autojuht?" küsis pataljonikomandör.

„Just nii, seltsimees major."

„See on väga hea. Teil, Maksim Jemeljanovitš, tuleb jälle rooli taha istuda. Saadame teid autopataljoni, kõige vastutavamasse lõiku. Loodan, et töötate seal hästi."

Järgmisel päeval sai Maksim Tverdohleb juba poolteisetonnilise kätte ja jätkas uuesti oma rahuaegset elukutset. Tõsi küll, rahuaegseks oli jäänud selles ainult nimetus. Laadoga ohtlikke marsruute ei saanud kuidagi võrrelda nende sõitudega, millega Tverdohleb oli harjunud kodus: elevaatori juurde või rajooni keskusesse loomakasvatusfarmi jaoks õlikooke tooma või siis küla draamaringi liikmetega naaberkülla külalisetendust andma. „Elu teed," ei nimetatud asjata rindemagistraaliks.

Tverdohlebil tuli teha palju ohtlikke reise, kuid kõige meeldejäävam on üks.

See oli ööl vastu 1942. aastat.

Jõudnud idakalda lao juurde, asus Maksim Tverdohleb peale laadimise järjekorda. Ta arvestas, et tema „gazikule" pannakse, nagu alati, kolmkümmend kotti jahu.

Rukkijahu peeti Leningradis kullast kallimaks. Lao väravate kõrval rippus sinise tindiga, rasvaste tähtedega kirjutatud kuulutus: „Seltsimees autojuht! Kui sa viid sada kilogrammi jahu üle plaani, siis kindlustad sa tuhandele leningradlasele leivanormi."

Kottide asemel hakati Tverdohlebi poolteisetonnilisse väikesi vineerkaste laduma. Kaardiväe „Katjušadele" määratud rasket laskemoona, lihakonserve ja kondenseeritud piima veeti tavaliselt teistsuguses, tihedamas ja massiivsemas pakendis. Need kastid aga olid kõige järele otsustades kerged. Peale selle lõhnasid need kuidagi ebatavaliselt peenelt ja erutavalt.

Tverdohleb töötas juba kolmandat ööpäeva asendajata ja kavatses natuke tukastada. Asjata mõeldakse, et kümneminutiline uinak ei anna inimesele midagi. Väsinud, lõplikult väljakurnatud autojuhile on seegi lühike puhkus suureks asjaks. Las laadijad täidavad autokasti, las laomees kirjutab välja saatelehe. Samal hetkel, kui kõik on valmis, tõstab autojuht raske pea, hõõrub ägedalt silmi ja asub jälle teele.

Kas segas nüüd too ninasõõrmeid kõditav lõhn või sündis see mõnel muul põhjusel, aga Tverdohleb ei suutnud uinuda.

Autost välja astudes otsustas ta järele vaadata, mis koorma ta saab. Peab ju teadma, mis sa vead, ega siis töötada saa pimesi. Ja äkki luges ta täiesti ootamatuid sõnu. Igal kastil oli selge pealkiri: „Kangelasliku Leningradi lastele".

Tverdohleb oli üllatunud. Mis neis on? Ega siis ometi mandariinid? Lõhna järgi peaks nagu olema . . . Aga kust need siia said, need päikesepaistelise subtroopika oivalised viljad?

Vahepeal täitus poolteisetonnilise kast kiiresti. Laoülema abi tuli laadimisestakaadile autojuhti otsima. See oli sünge, sõnaaher, alati millegi eest kangesti muretsev major. Autojuhid nimetasid teda omavahel „Torisejaks".

„Seltsimees vanem, teile usaldatakse väärtuslik koorem," ütles Toriseja ja naeratas, mida temaga ei juhtunud kuigi sageli. „Nii-öelda eriti tähtis kaup. Alles täna saime Tbilisist. Kingitus lastele uueks aastaks, viite otse Leningradi . . ."

„Kuulan, seltsimees major!" lõi Tverdohleb käe kõrva äärde. „Olge mureta, viin tervelt kohale!"

„Üheksandal kilomeetril vaadake ette. Seal on lõhe jääs, hoiduge avarii eest . . ."

„Vaatan ette, seltsimees major!"

„Ja üldse sõitke ettevaatlikult, möödakihutamiseta ja hulljulguseta . . ."

„Just nii, ilma hulljulguseta!"

Hämardus juba, kui Tverdohleb jäälõigule jõudis. Õhtusi tunde peeti siin kõige rahulikumateks. Saksa lennukid lendasid siia kas päeval või siis hiljem, kella üheteistkümne paiku õhtul, et riputada tee kohale kauapõlevaid valgustuspomme ja pidada jahti öiste kolonnide peale.

Järvel oli tuulevaikne. Ainult külm oli kraadiklaasi pügala kolmekümne viie peale ajanud. Aga külma Laadoga autojuhid ei kartnud, pidades seda õigusega oma ustavaks liitlaseks: mida kangem külm, seda kindlam trass.

Lühidalt, kõik läks hästi. Tverdohleb lootis läbida jäälõigu kiiresti, poole tunniga või äärmisel juhul neljakümne minutiga. Siis jõuavad Gruusia mandariinid Leningradi õigeks ajaks — just enne uut aastat. Aga kui hilinedki, pole ka suurt häda: need jagatakse lastele järgmisel päeval, ikkagi on see ootamatu rõõm.

Peamine on mitte sattuda tulistamise või pommitamise alla, mitte tormata juhuslikku lahvandusse. Siis jõuab ta ka ise võib-olla enne kesköödroodu muldonni. Tõsi küll, seal pole pidulauda ega tuledes säravat näärikuuske, aga sest pole midagi. Kuumusest hõõguva ahju ääres on alati mõnus istuda, liiatigi veel uusaastaööl. Algab sõdurite lõputu jutt ilmast ja maast, sõbrad võtavad taskust oma naiste ja laste pildid välja, meenutatakse, kuidas enne sõda elati — juttu jätkub kauaks.

Kuid ükski neist Tverdohlebi lootustest ei olnud määratud täide minema. Ta ei jõudnud üle poole järvegi sõita, kui kuulis juba pea kohal saksa „Junkersite" metalset undamist.

Kabiinist välja sirutudes nägi ta vaenlase lennukeid. Muidugi pommitajad, mustad ristid tiibadel! Tulevad lemmikrivis, üheksakaupa.

Tverdohleb lisas gaasi, ta lootis veel, et teda ei märgata. „Mõtle ometi, missugune eesmärk — üksik auto! Võib-olla fašistid ei taha temaga jändama hakata, tühja-tähjale jõudu raisata. Aga kui kaks äärmist pommitajat rivist eraldusid ja ennast pikeerimiseks valmis seadsid, oli kõik selge. Teda on märgatud ja otsustatud hävitada.

Algas jaht, julm ja halastamatu jaht inimese peale. Laadoga autojuhid nimetasid seda kassi ja hiirt mängimiseks.

Peaaegu kõik olenes selles mängus oskusest vaenlase lendureid kavalusega üle trumbata. Kui säilitad külma vere ja suudad kiirusega manööverdades pommide eest kõrvale põigelda, jääd ellu. Kui aga meel pole kindel ja närvid ütlevad üles, siis on asi otsas.

Ära oodates hetke, mil lennukid pikeerimiseks alla laskusid, pidurdas Tverdohleb järsku oma poolteisetonnilise. Ta ootas pommide plahvatusi, kuulis aga selle asemel kuulipildujate raginat. Kuulid tikkisid tema masina ees jääd, tihe väikeste jäätükildude vihm rabistas mööda kabiini ja tuuleklaasi.

Alguse kohta polnud halb. Autojuhi kavalus pettis mõlemat lennukit ja nad ei tabanud märki. Ainult et pommitajad ei mõelnudki jahti lõpetada. Pikeeringust tõustes alustasid nad uut ringi.

Tverdohleb pigistas hambad risti, näppides tigedalt muhke oma ammu raseerimata põskedel, ega lasknud fašiste silmist. Nüüd pikeerivad lennukid uuesti, lülitades sisse sireenid. Ja pannud uuesti masinale täiskäigu peale, vajutas ta pidurile.

Juhtlennuk laskis ka teisel korral märgist mööda, andes valangu enneaegu. Selle-eest õnnestus teisel riivata pika valanguga autokasti, kus olid mandariinid.

Olukord muutus väga ohtlikuks. Kõige kergem oleks olnud jääle hüpata ja põgeneda, mõne lumehange taha peitu pugeda. Las hävitavad auto, elu on ikkagi kallim. Rohkem kui korra talitati Laadogal nõnda, siis kui polnud muud väljapääsu.

Samuti oleks talitanud ka Tverdohleb, kui ta sel hetkel nii vihane poleks olnud. See oli hea ja õiglase inimese viha, keda ei lasta tema kohust täita. Juba kaks kuud töötab ta nagu sunnitööline, magab jupikaupa bensiinist haisvas kabiinis, ei mäleta enam, mis on saun ja puhas pesu. Keegi ei sunni teda töötama kolme eest, viimast jõudu välja pannes, aga ta lihtsalt ei saa teisiti, süda ei luba. Ta peab päästma näljasurmast tuhandeid süütuid inimesi. Aga nüüd tulistatakse teda, pikeerides tema autot rahulikult ja metoodiliselt, kuna vastutulistamist pole karta. Ja tema, Maksim Jemeljanovitš Tverdohleb, lihtne nõukogude tööline, kes on harjunud endast lugu pidama, annab neile lurjustele alla ilma võitluseta? Kardab oma elu pärast, jätab talle usaldatud koorma maha? Ei, seda ei juhtu! Ei juhtu, kuni ta süda tuksub rinnus ja käsi suudab rooli hoida!

Fašistid alustasid uut ringi. Nad olid edus kindlad. Keegi ei saa vene autojuhile appi tulla, kui palju ta ka ei kavaldaks, kuidas ta ka löögi eest kõrvale ei põikaks. Surmalemääratu peab hukkuma.

Kuulipildujad ragisesid.

Poolteisetonniline pöördus järsku paremale, rool ei kuulanud sõna. Tverdohleb mõistis, et esimene ratas on läbi lastud. Aga mootor töötas veel. Tähendab, kahevõitlust tuleb jätkata. Lõppude lõpuks saab ju igal lennukil laskemoon ükskord otsa. Ja ka need vahvad vennad peavad kord väsima.

Järgmine valang langes mandariinikastidele. Mõned kuulid läbistasid tuuleklaasi, jättes sellele tiheda pragudevõrgu. Ainult Tverdohleb ise oli terve, nagu kaitseks teda hukkumise eest Leningradi emade õnnistus.

Masina juhtimine muutus raskeks. Läbilastud radiaatorist voolas vett. Rool lendas tükkideks; teravad plastmassikillud lõikusid autojuhile näkku ja kätesse.

Pääsmine seisis aja võitmises. Veel üks rünnak, noh, äärmisel juhul paar rünnakut, ja fašistid jäävad maha. Iga minut võivad taevasse ilmuda meie hävitajad, kes patrullivad jäätrassil. Siis pistavad vaenlase lennukid lahingut vastu võtmata plehku. Aga kuidas need viimased minutid vastu pidada? Auto ei taha juhi sõna kuulata. Lõhutud, auke täis, läbilastud ratastega ja jäätanud radiaatoriga ta vaevalt liigub. Lihtsalt ime, et mootor veel töötab.

Tverdohleb unustas kõik siin ilmas. Mööda nägu nirises veri. Ta pühkis seda sinelivarrukatega, laskmata rooli riismeid käest, ja juhtis, juhtis oma poolteisetonnilist edasi.

„Eksite, koerapojad, see ei lähe nii nagu teie tahate!" pomises ta. „Ei lähe läbi!"

Pikaleveninud vastupanu sundis fašiste taktikat muutma. Nüüd pikeerisid nad Tverdohlebi poolteisetonnilist kahelt poolt, lootes niiviisi kangekaelsest jagu saada. Ja õige, mõlemat lennukit pole võimalik korraga silmas pidada: üks ründas eest, teine tagant...

Kallas oli päris lähedal. Juba paistsid eemalt Ossinovetsi neemelt tumedad männid. Nende taga, nõos, raudteejaama lähedal oli ladu. Kui ainult suudaks sinnamaani vastu pidada! Viimane atakk oli kõige ägedam. Ebaõnnestumisest vihaleaetud fašistid laskusid peaaegu järvejääni. Näis, et nad on valmis rammima kartmatut uljaspead, kes julges neile selles kahevõitluses vastu panna.

Ja siiski tuli võitjaks Tverdohleb!

Raisanud laskemoona ära, lendasid pommitajad minema.

Uusaastani oli õige vähe aega jäänud, kui Maksim Tverdohleb oma poolteisetonnilisega lao juurde jõudis. Kuni medõde juhile sidet tegi, lugesid laotöölised auto augud kokku ja said neid nelikümmend üheksa.

Järgmisel päeval aga jagati Leningradi lastele kingitusi, mis olid saabunud Gruusiast. Mõned mandariinid olid vaenlase kuulidest auklikeks muutunud, aga see ei kurvastanud kedagi. Ja ka sellele ei pööranud keegi tähelepanu, et neid aromaatseid lõunamaa vilju, millest blokeeritud linna külmunud majadesse nagu sooja kiirgas, ei võetud pidulikult ehitud nääripuu otsast. Nälginud Leningradi lapsed särasid rõõmust, ja see oli kõige tähtsam.

6

„Hommikul joome teed, sööme killukese leiba soola ja sinepiga. Õhtul joome jälle teed ja hammustame juurde normileiba, mis on päev ette võetud."

Enamik Laadoga autojuhte toetas patriootlikku algatust sooritada päeva jooksul kaks reisi.

See liikumine tõotas tekitada Laadogal suuri muudatusi. Ühtlasi nõudis see harjunud korras mõnegi asja põhjalikku revideerimist.

Kõigepealt oli vaja otsustada kolonnide küsimus. Kas kolonnid on vajalikud või on tulnud aeg neist absoluutselt loobuda?

Novembris oli kolonnides sõitmine raudne paratamatus. Ko-

lonn distsiplineeris autojuhte, aitas mahajääjaid ja hooletuid järele jõuda. Kolonniülem vastutas kõigi oma autojuhtide eest, kauba tervelt kohalejõudmise eest. Kuid kolonnides sõitmisel oli ka negatiivseid külgi: see pidurdas inimeste isiklikku initsiatiivi, surus kõik ühe pulga peale.

Pidanud paremate autojuhtidega nõu, otsustas Jäätrassi Valitsus vana korda muuta. Nüüdsest peale hakkas iga autojuht iseseisvalt välja sõitma.

Langes ära ka vajadus rangelt keelata autolaternate kasutamist. See keeld oli niivõrd kategooriline, et reguleerijatel oli õigus süüdatud laternaid märgates ilma hoiatamata tulistada.

Elu näitas, et see kord ei anna midagi peale ülearuste avariide. Nii või teisiti, fašistide pommitajad lendasid ikka peaaegu igal ööl järve kohale ja, riputanud üles valgustuspommid, võisid nad valida ükskõik missuguse märklaua. Autojuht aga, kes ei tohtinud vajaduse korral laternaid süüdata, pidi taluma igasuguseid ebamugavusi.

Kõige kardinaalsemad muudatused oli tarvis ette võtta kaldal asuvates ladudes. Transport kaotas lääne- ja idakalda laoplatsidel juba liiga palju aega! Need kaotused olid nii suured, et seda ei suutnud tasa teha isegi autojuhtide edu, kes sooritasid päevas kaks reisi. Autojuht hoidis teel kokku iga minutit, aga, jõudnud lao juurde, seisis seal tundide viisi peale- või mahalaadimise järjekorras.

Trassi poliitosakond suunas ladudesse peaaegu kõik Leningradist saadetud kommunistid. See abinõu kandis varsti head vilja, laod hakkasid organiseeritumalt töötama. Lenini linna parteiorganisatsiooni saadikud suutsid laokomandode võitlejaid isikliku eeskujuga kaasa tõmmata.

15. jaanuaril 1942 täitis „elu tee" esimest korda ööpäevase veoplaani.

KUUES PEATUKK

1

„32 kraadi külma. Gostinnõi Dvor põleb kolmandat päeva, kuid pole ikka veel maha põlenud. Poodides ei ole leiba, ja kui ongi, siis on pöörased järjekorrad."

Laadogal lisati tempot.

Näis, et jäätrass oli lõpmatute ebaõnnestumiste ajast üle saanud, et kõige raskem oli möödas.

Blokaadielu traagilises kroonikas oli see kõige rõõmustavam sündmus. Head teated „elu teelt" tõid inimeste külmunud südametesse lootust. „Pidage vastu!" manitsesid need linna kaitsjaid. „Abi on ligi, varsti võite kõhud täis süüa."

Ühtki saladust ei hoitud neil päevil võib-olla nii rangelt, kui teateid Leningradi toiduressursside kohta. Seda saladust teadsid õige vähesed, ja see on muidugi arusaadav, sest just nende teadete peale pidasid vaenlase spioonid eriti jahti. Sellepärast võis asjasse pühendamatu kergesti eksiteele sattuda.

Järjest rohkem autojuhte püüdis teha päevas kaks reisi. Ööpäevaseid toiduainete veograafikuid mitte ainult täideti, vaid sageli ka ületati. Kõigest võis järeldada, et mustad pilved on hajunud, et linna olukord hakkab lõpuks paranema.

See ei olnud kahjuks nii.

Esimene plaanivariant vedada toiduaineid üle talvise Laadoga töötati välja sel ajal, kui keegi ei saanud garanteerida, mis „elu teest" saab. Vaenlase tankirügemendid tungisid tol ajal Laadoga idakaldale, et leningradlaste ainus ühendustee ära lõigata. Autopataljonides kõige elementaarsemagi korra jaluleseadmise aeg oli veel väga kaugel, jäätee ekspluateerimisega seotud arvutused raskused aga paistsid kohutavalt hirmuäratavad.

Kas maksab siis imestada, et see plaan ei rahuldanud pooltki sissepiiratud linna vajadustest. See oli vaid päästev hapnikusõõm, ilma milleta ei olnud elu üldse võimalik.

Iseendastmõistetavalt ei suutnud vähendatud veoplaani ületaminegi kuidagi rahuldada. See tähendas, et leningradlased pidid veel kaua aega saama leiba näljanormide alusel. Peale selle ei võinud juttugi olla toiduainete reservide kogumisest, ilma milleta linna kaitsmine sõltus rindeolukorra juhuslikkusest.

Ühesõnaga, elu ise sundis jäätrassi läbilaskevõimet tunduvalt suurendama. Veoplaan tuli vähemalt kahekordistada.

Tarvis oli formeerida uusi autopataljone ja varustada neid linnast mobiliseeritud autodega. Vaja oli astuda energilisi samme teeteenistuse edasiseks täiustamiseks.

Kuid need kõik olid ainult poolikud abinõud. Laadoga läbilaskevõimet oli võimalik suurendada ainult siis, kui lühendada vahemaad ümberlaadimisbaasideni. Kuni baas oli Tihvinis, sada nelikümmend kilomeetrit järvest eemal, osutusid kõik veotempo kahekordistamise katsed asjatuks.

Leningradi rinde vägede edukad lahinguoperatsioonid aitasid varustusbaasi jäälõigule lähemale tuua. Detsembris peatasid nad Saksa grupeeringu, kes oli saadetud Laadoga ühendustee äralõikamiseks, seejärel aga arendasid julget vastupealetungi.

Vaenlane löödi Volhovi all tagasi. Pärast ägedaid lahinguid löödi ta välja Šumi külast. Sellel oli väga suur tähtsus, sest küla lähedal asus Voibokalo raudteejaam.

See Leningradi rinde operatsioon, mida Informbüroo teadetes nimetati argipäevaselt kohaliku tähtsusega lahinguteks, kergendas Leningradi pärast peetavat võitlust. Nüüd oli võimalik teha ümberlaadimisbaasid Voibokalo ja Žihharevo raudteejaamadesse ning sellega Laadoga autoreise tunduvalt lühendada.

Tõsi küll, seda võimalust polnud sugugi kerge kasutada. Mõlemat jaama võis ainult tinglikult jaamaks nimetada: vaenlane oli muutnud need rusuhunnikuks.

Rusudes olid ka Lõnnu ja Sjassi jõe raudteesillad. Rinde raudteeüksused said käsu mõlemad sillad taastada.

Tuli luua uued autotrassid, mis ühendaksid Laadoga järve idakalda Žihharevo ja Voibokalo jaamaga. Need teed tuli alles rajada.

Viivitamine oli tol ajal kuritegu. Olukord sissepiiratud linnas oli muutunud äärmiselt teravaks. Näljadüstroofia omandas massilise iseloomu. Kalmistutel ei jõutud surnuid matta isegi pikkadesse kraavidesse — kõigi nälgasurnute ühishauda. Inimesed

langesid surnult maha tänavatel, jääaukude ja leivapoodide juures järjekorras seistes, tehaste tsehhides tööpingi taga. Iga jaanuarikuu päev nõudis tuhandeid ohvreid.

Fašistlik väejuhatus teadis muidugi väga hästi leningradlaste tragöödiat. Asjata püüavad nüüd Hitleri kindralid-ajaloolased tema vastutust vähendada, dokumendid lükkavad selle vale ümber. Dokumendid tõendavad, et just tol Leningradi kõige teravama kriisi ajal püüdsid fašistid sissepiiratute niigi kohutavat olukorda veelgi halvendada.

Ühel jaanuariööl püüdis vaenlane jäätrassile pääseda. Valgetesse moondamiskitlitesse riietatud suuskuritepataljon tungis järvele, et „elu tee" läbi lõigata. Kasutades lumetormi, mis märatses sel ööl, liikusid vaenlase suuskurid poolteist kilomeetrit edasi, enne kui nad meie kaitseliini tulistuspunktile sattusid.

Võitlejad ja komandörid, kes „elu teed" kaitsesid, elasid väga rasketes tingimustes. Olles alati lahinguvalmis, ei jätnud nad oma posti maha ei lumetormi ega kange pakasega. Soojendada tuli ennast keemiliste soojenduskottidega, jääst kaevikutesse laotati õlgmatid.

Meie väed täitsid auga oma kohust ka sel jaanuariööl. Algas vastastikune tulistamine. Tulistuspunkti garnisonile ruttasid appi tagavaraväeosad. Taibates, et rünnak läks nurja, pistsid vaenlase suuskurid putku.

Teine provokatsioon, mille fašistlik väejuhatus korraldas jaanuaris, kui näljadüstroofia niitis leningradlasi ilma valikuta, oli kaugeleulatuva tagamõttega. Vaenlane valmistus selleks hoolega, arvestas kõik varakult ette, lootes, et näljased inimesed lähevad kindlasti tema õnge.

Kas on vaja tõestada, kui oluliseks dokumendiks oli blokeeritud Leningradis leivakaart! Kas töölise või ülalpeetava oma, ikkagi oli leivakaart otsekui tuusik ellu. See, kes leivakaardi kaotas, oli määratud hukkumisele, kes leidis, selle väljavaated elule kahekordistusid.

Fašistid otsustasidki mängida leivakaartide peale. Järjekordsete fugasspommide asemel heitsid vaenlase lennukid linnale suurel hulgal võltsitud leivakaarte. Võltsing oli niivõrd hea, et isegi spetsialist ei oleks kohe nende ehtsuses kahelnud. Paberi värv ja kvaliteet, kiri, talongide arv — kõik langes tõeliste kaartidega kokku.

Fašistlik väejuhatus, kes selle avantüüri peale välja läks, mõtles salakavalalt: nälgivad linna elanikud tormavad võltsitud leivakaartide kallale, ujutavad nendega üle kõik poed, desorganiseerivad leivaga varustamist, aga hiljem võib kõike juhtuda, võivad rahutused tekkida, algab segadus ja anarhia, mis Leningradi kaitsevõimsust kindlasti nõrgendavad. Võltsitud leivakaardid pidid etendama Trooja hobuse osa.

Hitlerlikud lurjused lootsid, et võltsing teeb eksimatult oma töö. Seda suurem oli nende pettumus. Leningradlased korjasid kõik võltsitud kaardid kokku ja viisid viimse kui ühe Smolnõisse. Ühegi kaardiga ei mindud leiba välja võtma.

Seda tegid inimesed, kes olid nälga suremas.

Linna hirmsat olukorda arvesse võttes otsustas rinde sõjanõukogu lõpetada kõik ümberlaadimisbaaside lähemale toomisega seotud tööd — nii õhkulastud raudteesildade taastamise kui ka uute autoteede ehitamise Žihharevoni ja Voibokaloni — viie ööpäevaga.

Kogu Leningradi parteiorganisatsiooni tähelepanu oli koondatud löökehitustele, nende õigeaegsest lõpetamisest olenes paljude tuhandete inimeste elu.

Jälle, nagu detsembriski, viisid partei rajoonikomiteed läbi kommunistide ja kommunistlike noorte mobilisatsiooni, valides kõige tugevamaid Laadogale saatmiseks. Tehastes, majavalitsustes ja ühiselamutes formeeriti vabatahtlike brigaade.

Ebatavaliselt kange külm, mis ulatus jaanuari keskpaiku neljakümne kraadini, raskendas väga ehitajate tööd, nõudes neilt kogu jõu kokkuvõtmist.

Lisaks sellele muutus vaenlase lennuvägi äkki aktiivsemaks. Vaenlane tahtis iga hinna eest takistada tööd löökehitustel.

Vangilangenud lendurite ülekuulamised aitasid selle aktiivsuse põhjusesse selgust tuua. Armeegrupi „Nord" väejuhatus, kes algul oma iseteadlikkuses „elu tee" võimalusi alahindas, hakkas lõppude lõpuks oma veast aru saama. Vaatamata tema hooplevatele ennustustele jäätrass elas, arenes, kujunedes sissepiiratud linna võimsaks ühendusteeks. Varustusbaaside järvele lähemale toomine aga ennustas „elu tee" läbilaskevõime tunduvat suurenemist, ja hitlerlased mõistsid seda väga hästi.

„Selle tee läbilaskevõime kasvas aja jooksul hämmastamapanevate mõõtmeteni," oli hitlerlik kindral von Butlar, mahuka teose „Sõda Venemaal" autor, sunnitud kümne aasta pärast tunnistama. See ülestunnistus tuli vastumeelselt, läbi hammaste, aga see selgitab paljugi.

Hitler oli vihast meeletu. Tohutu sõjavägi seisis kaua aega Leningradi müüride all, linn aga ei alistunud ikka veel, kuigi seda juba ammu oodati.

Feldmarssal von Leebi karjäär oli läbi. Ta saadeti erru, tuues viisakaks ettekäändeks „haiguse", kuigi igaüks mõistis, et vana preislane jäi lihtsalt patuoinaks selle eest, et Leningradi all ei olnud edu.

„Nordi" juhtimise võttis üle kindraloberst Küchler, julm ja halastamatu timukas, kelle kätel on süütute ohvrite veri. Ei keegi muu kui Küchler organiseeris 1942. ja 1943. aastal massilist suurtükituld, mil elamukvartalite pihta langes kuni kaks tuhat mürsku päevas. Tema käsul heideti fugasspomme haigla-

tele ja koolidele. Hitlerliku Saksamaa sõjaroimarite seas on kindraloberst Küchler väga silmapaistval kohal.

Uus „Nordi" juhataja asus innuga asja juurde. Raudteesildade taastamine ja uute teede rajamine oli otsustatud nurja ajada või kõige halvemal juhul seda pidurdada. Idakalda ehituste hävitamiseks toodi Laadoga järvele spetsiaalselt kolm pommilennukite polku. Kõik lendurid, kes selles operatsioonis silma paistsid, said raudristi ja puhkust väljaspool järjekorda.

Vaenlane tegi kõik mis suutis, aga eksis jälle, nagu seda oli temaga juba korduvalt juhtunud. „Nordi" staabiohvitserid oskasid täpselt arvestada lennukite väljalendude arvu; neid peeti suurte õhurünnakute planeerimises spetsialistideks, aga nad ei õppinud kuni sõja lõpuni arvesse võtma nõukogude inimese visadust. Aga just meie rahva see omadus kindlustaski jaanuaris edu Laadoga järve idakalda löökehitustel.

Raudteeüksused, kes said ülesande Lõnnu ja Sjassi sild taastada, sooritasid suure kangelasteo. Nad töötasid lakkamatu pommitamise all, olles sunnitud üht ja sama tööd mitu korda ümber tegema. Hukkusid inimesed ja hukkusid masinad. Ehitusplatsid olid verega üle ujutatud nagu lahinguväljal.

Sjassi silla peamine kandekonstruktsioon sai pommitamisel kolm korda otsetabamuse ja lendas pilbasteks, Lõnnu sillale aga heitsid saksa lendurid isegi süütepomme, et puitosi põlema panna ja ehitajaid põgenema sundida.

Vaenlase lennuväe agarus oli asjatu. Viie ööpäeva pärast võisid mõlemad sillad ešelone läbi lasta.

Rindepiirkonna teedeehitajad rajasid samal ajal autotrasse uute ümberlaadimiskohtadeni. Aktiivselt abistasid võitlejaid Leningradist saabunud vabatahtlike brigaadid.

Läbi looduskaitse all olnud metsamassiivide, mida kirves ei olnud puudutanud, läbi külma käes auravate soode ja liivaste kinkude ehitati viie ööpäevaga kaheksakümmend kilomeetrit teed, mis oli täiesti kõlblik autotranspordi tihedaks liikluseks. Keskmiselt tuli iga minuti kohta, mis ehitajatele oli aega antud, kakskümmend meetrit teed. Tõepoolest rekordiline kiirus.

Ehituse staap koostas graafiku, milles kõigile rühmadele ja brigaadidele nähti ette päevaülesanded.

Kohe esimesel päeval löödi graafik segi. Hommikust peale, kui ehitajad olid vaevalt oma töökohta jõudnud, algasid pommitamised, keskpäeval aga algas lumetorm. See paiskas inimesi jalust maha, tuiskas traktorid ja buldooserid lume alla. Teedeehitajate hulgas oli külmumisjuhtumeid, neljandik metsaraiujatest aga, keda torm tabas lahtisel väljal, ei jõudnud oma onnini ja külm võttis nad ära.

Ööseks torm vaikis. Nüüd tuli kaotatud aeg tasa teha ja ilmtingimata graafikusse jõuda, muidu ei olnud võimalik ehitustöö lõpetamiseks ettenähtud tähtajast kinni pidada.

Leningradi vabatahtlike algatusel hakkasid ehitajate brigaadid võtma kõrgendatud kohustusi. Esimeste hulgas võttis niisuguse kohustuse Kirovi tehase revolvertreipingi tööline Vassili Kuzmitš Steptšenko brigaad. Talle oli sattunud väga raske lõik tulevasest autotrassist, kus ilma metsaraiumiseta ei saanud sammugi astuda. Brigaad otsustas anda viie ööpäevaga viissada meetrit valmis teed.

Kümnest vabatahtlikust, keda juhtis kommunist Steptšenko, oli mõningaid metsatöö kogemusi vaid kolmel. Kõik ülejäänud olid linlased: kaks raamatupidajat, veevärgitööline, müüja, meresadama kraanatööline ja tšellomängija.

„Milleks teha tühje sõnu? Te teate isegi, mis jaoks seda teed on vaja," ütles Steptšenko, enne kui oma inimesed töökohta juhatas. „Mis Leningradis sünnib, seda teate samuti. Nii et lepime kokku — töötame südametunnistuse järgi ..."

Kommunist Steptšenko brigaad töötas südametunnistuse järgi. Kuid igal vastupidavusel on piir. Enne teisi langes näoli lumme pearaamatupidaja Kononov, juba elatanud mees, tursunud jalgadega. Asjatu oli teda äratada. Steptšenko kandis ta lõkke äärde, asetas männiokstele ja kattis tekiga kinni. Pearaamatupidaja järel langes reast välja väike, poisikese välimusega Joffe, estraadiorkestri tšellomängija. See uinus lõkke ääres, kuhu ta oli hetkeks soojendama tulnud. Ta ei tundnud isegi, kui tema riided suitsema hakkasid.

Vassili Kuzmitšile langes lisakohustus: iga veerand tunni tagant tuli brigadir lõkke juurde, mis kippus kustuma, ja raputas magajaid, et need teise külje keeraksid.

Laadoga järve idakalda autoteed olid projekteeritud ühesuunalise liiklusega ringmagistraalidena.

Ringtee Žihharevo kaudu, kaasa arvatud ka järve jäälõik, oli kõigest üheksakümmend kilomeetrit, Voibokalo kaudu aga — sada kümme kilomeetrit pikk. Tihvinisse sõitudega võrreldes oli see väga suur võit, mis lubas Laadoga autojuhtidel veotempot märksa kiirendada.

Idakalda teed alustasid tööd sõjanõukogu käskkirjas ettenähtud tähtajal.

2

Ammuks see oli, kui Laadoga autojuhi parim atestatsioon peitus sõnades „teeb päevas kaks reisi"?

See oli järelikult kangelane, ennastsalgav ja väsimatu töötaja, kes andis kogu oma jõu leningradlaste päästmiseks. Nii arvati seni, kuni polnud avatud uued ümberlaadimisbaasid Voibokalos ja Žihharevos. Aga juba nädala pärast hakati autojuhi peale, kes jõudis teha ainult kaks reisi, vaatama varjamatu

kahtlusega, kas ta ei looderda, peatudes teeäärsetes külades, kas ta ei hoia ausast kohusetäitmisest kõrvale?

Autopataljonis tekkisid mehed, kes tegid päevas kolm ja neli reisi. Nüüd joondus kollektiiv nende järele.

Koškombai Ospanov ei olnud kunagi mahajäänute hulgas. Sellest õnnetust päevast, kui Koškombai auto lahvandusse kukkus ja ta ise vaevalt pääses, oli möödunud pisut üle kuu. Selle aja jooksul oli Koškombai jõudnud ära teenida pataljoni parima autojuhi austava nimetuse. Esimeste hulgas läks ta üle kahele reisile, hiljem hakkas tegema päevas kolm ja neli reisi.

Koškombaid nähes poleks keegi võinud teda vägilaseks nimetada. Kõhn, väikest kasvu, kitsa, peaaegu läbipaistva näoga ja nukra, tardunud pilguga silmis jättis ta kehva tervisega nooruki mulje. Tal oleks tarvitsenud ainult sanitaarväeossa minna ja iga arst oleks Koškombai ilma pikemalt mõtlemata hospidali voodisse pistnud, ja praganud pealegi, et miks ta pole varem arstiabi otsinud.

Aga selles lugu oligi, et ei arstid ega ka pataljonikaaslased, kes temaga ühes muldonnis elasid, polnud kunagi Koškombaid kurtmas kuulnud. Kaugelt tugevamad langesid rivist välja, komberdasid vaevu oma narile ja vajusid nagu tapetud rampraskesse unne, aga väike Koškombai muudkui töötas edasi nagu oleks talle väsimus tundmatu. Isegi ladude juures järjekorras seistes ei tahtnud ta, nagu teised tegid, rool käte vahel ja pea külmast õlgade vahele tõmmatud, natuke tukastada.

„Tee kärmesti! Liiguta kärmesti, kärmesti!" kiirustas ta laadijaid. Tavaliselt ei jõudnud ta laadimist ära oodata ja hakkas ise raskeid jahukotte kandma.

Ladudes kutsutigi teda „seltsimees Kärmesti" ja püüti tema autot esimesse järjekorda lasta. Seltsimees Kärmesti tõstis kõige pisemagi viivituse pärast suurt lärmi.

Kord määrati Koškombai otseühendusveole Leningradi. Viisteist Laadoga autojuhti sõitsid peatamata läbi kogu linna, andsid koorma Kolpinos ära ja pöördusid ühe Viiburi poolel asuva tehase juurde tagasi.

Kuni kraanatöölised asetasid autodele kaste seadmetega, mis tulid Voibokalosse toimetada, otsustas Koškombai heita pilgu tsehhi, kus tanke remonditi.

Esimestel minutitel paistis talle see määratu suur, kahe lööviga tsehh olevat väljasurnud. Katusest, mis oli omal ajal klaasist, sadas lund läbi. Telliskivist seinte, elektrijuhtmete ja isegi tööpinkide küljes rippusid kummalised jääpurikad. Sissepääsu juures vedelesid mõned tardunud laibad, mis olid presendiga kinni kaetud.

Silmitsenud tähelepanelikumalt, mõistis Koškombai, et tsehh elab. Pealöövis seisid hallid, porised tankimürakad, nende juures aga kohmitsesid aeglaselt töölised. Nende liigutused olid

loiud, kuidagi venivad, kuid nad töötasid siiski, taastades vigastatud lahingumasinaid.

Kõige äärmise tanki tornil märkas Koškombai vanaldast töölist, kes millegipärast oli seotud köiega tanki kahuritoru külge. Tööline ronis ettevaatlikult mööda jäätanud soomust üles, püüdes vaatepiluni jõuda.

„Las ma aitan," tegi Koškombai ettepaneku ja võttis taskust liigendnoa, kavatsedes köit läbi lõigata.

Tööline raputas aeglaselt pead. Tema kohutavalt kõhnal näol väreles midagi naeratusetaolist.

„Aitäh, sõber. Ilma köieta ma ei saa. Jõunatuke on otsakorral, kukun maha ..."

„Tähendab, sa ise sidusid ennast kinni?"

„Aga kes mind siis sunnib siduma? Mõistagi, ise."

Koškombai oli vapustatud. Ta oli palju kuulnud leningradlaste visadusest, nende vastupidavusest. Ta oleks tahtnud tollele mehele kõnelda sellest, kuidas nad Laadoga järvel töötavad, kuidas nad sageli mõtlevad linna rahulike elanike raskest elust ja püüavad seda kõigest jõust kergendada. Aga kas siis sellest on vaja kõnelda?

Koškombai keeras järsult ringi, jooksis oma poolteisetonnilise juurde ja pöördus varsti tagasi väikese leivaviilukaga, mis oli punaarmeelase toidunormist kokku hoitud.

„Aga kuidas sa ise siis?" küsis tööline, sirutades käe leivatüki järele.

„Võta, ata, palun võta!" Koškombai ei märganud isegi, et ta nimetab teda kasahhi keeles isaks. „Sul on vaja, ata, sa oled tõeline vägilane ..."

Pärast sõitu Leningradi oli Koškombai nagu ümbervahetatud. Ta oli varemgi kuulus oma tööarmastuse poolest, nüüd aga muutus päris pööraseks. Ei maga, ei puhka, järjest muudkui ööd ja päevad läbi sõidus.

Tema sõbrad märkasid veel, et ta ei söö kogu oma toidunormi ära. Püüab poole leivast, mõnikord aga ka kateloki pudruga tingimata sõitu minnes kaasa võtta.

Alguses ei saanud keegi aru, miks ta seda teeb. Mõned autojuhid hakkasid tema üle nalja heitma: „Küllap seltsimees Kärmesti korjab igaks tulekahju juhuks „puutumata tagavarasid"."

Ühiselamutes on saladused, nagu teada, kaunis üürikesed. Varsti sai Koškombai saladuse jälile kogu pataljon.

Läänekalda lao lähedal, Borissova Griva kalurikülas asus evakueerimispunkt, kus linnast lahkunud naised ja lapsed ootasid järvest üle toimetamist. Borissova Grivasse pööraski Koškombai enne iga reisi sisse. Tuleb, viipab sõrmega esimest ettejuhtuvat Leningradi poisikest, ja pistnud kiiruga talle oma leiva pihku, kihutab trassile.

Vabatahtlik söögist loobumine ei saanud muidugi jätta mõju avaldamata. Koškombai väike, kõrgete põsesarnadega nägu muutus veel ahtamaks, nina teravamaks, põsed langesid lohku. Üksnes alati nukrad, juurdlevalt läbitungivad kitsad mustad silmad elasid selles näos.

Inimene oli hääbumas. Seda märkasid kõik, kes tema kõrval töötasid, kuigi keegi polnud talt ainustki kaebesõna kuulnud.

Ükskord, kui autojuhid võtsid enne järjekordset väljasõitu bensiini peale, märkas Koškombai, et major Portšunov tuleb tema poolteisetonnilise poole.

„Teil, seltsimees Ospanov, tuleb koju jääda," ütles pataljonikomandör, vaadates uurivalt Koškombaid. „Teie asemel sõidab täna teine . . ."

„Miks jääda?" sattus Koškombai ärevusse. „Ei tule jääda! Sõita vaja!"

„Pole midagi, Koškombai, puhka, maga korraks välja. See on tervisele kasulik. Homme asud uue jõuga tööle ja see edeneb paremini . . ."

Koškombaile ei meeldinud pataljonikomandöri sõnad, aga distsipliin on distsipliin. Ta pöördus eeskirja kohaselt ringi ja suundus väikides roodu muldonni poole. On kästud puhata, tähendab tuleb puhata. Sõdur peab ülemuse käsku täitma.

Muldonnis oli rammestavalt vaikne. Päevnik oli ennast mugavalt kuuma ahju äärde seadnud ja luges ajalehte. Lõhnas koduselt eluaseme järele.

Koškombai heitis narile, puges üle pea sineli alla ja sulges silmad. Ta magab ja keegi ei hurjuta teda selle pärast, et ta päise päeva ajal põõnab, major ise käskis teda hommikuni puhata. Saab siis ilma puhkuseta sõita? Majoril on õigus, säärasest tööst on vähe kasu, see rikub tervist. Homme, olles uut jõudu kogunud, võib teha palju rohkem. Maga, Koškombai, sa oled puhkuse ära teeninud . . .

Aga uni ei tulnud.

Koškombai vähkres naril, püüdes end kõike unustama sundida, aga ei suutnud iseendaga midagi peale hakata. Kord mõtles ta oma seltsimeestest, kes sõidavad mööda jäätrassi Kobonasse, küll neil vaesekestel on külm ja nad võitlevad nagu tavaliselt pealetikkuva unega, mis valdab autojuhte siledal järvejääl. Teinekord meenus äkki määratu suur tsehh Viiburi poolel, hallid tankimürakad, mis seisavad avaras tsehhis, ja too vanaldane tööline, kes oli end kahuri külge sidunud, et väsimusest mitte kukkuda. Tollele oleks puhkust vaja, aga mitte temale, noorele ja tugevale . . .

Kõik see lõppes sellega, et Koškombai tõusis narilt üles ja astus muldonnist välja. Pataljonikomandöri kerget sõiduautot polnud varju all näha. Koškombai läks külmetava tunnimehe juurde ja, püüdes näida ükskõiksena, küsis, kus major praegu

võiks olla. Tunnimees vastas, et pataljonikomandör kutsuti kiiresti jäätrassile ja ta ei tule tagasi enne ööd.

Koškombai ei istunud oma autokabiini ega kihutanud teele. See oleks olnud jäme distsipliinirikkumine, pataljoni parimale autojuhile andestamatu. Aga puhata võib ju mitut moodi. Mispärast tema, kes pole saanud põrutada ega ole haige, peab tingimata naril lamama? Seda enam, et tema poolteisetonniline pole juba jumal teab kui kaua remonti näinud ja mida sa seal ka ei puudutaks, kõik vajaks kohendamist, parandamist ja putitamist.

Koškombai laotas lumele vana kotiriide ja ronis oma masina alla. Välja magada jõuab ta ööselgi, aga mootoriga jändamine on ju parim puhkus . . .

Major Portšunov jõudis trassilt tagasi varem, kui ta oli lubanud, ja nägi muidugi kohe auto juures askeldavat Koškombaid.

Temast möödudes keeras komandör kõrvale, tehes näo, nagu ei märkaks ta midagi.

3

Varastel ja logelejatel ei olnud Laadogal elu.

Koškombai Ospanov, Maksim Tverdohleb, Aleksander Kondrin ja sajad nendesarnased autojuhid, kes andsid autopataljonides tooni, lõid „elu teel" imekspandava kõlbelise puhtuse õhkkonna. Närused inimesed lämbusid selles õhkkonnas.

Major Portšunovi pataljonis oli mul kord juhus osa võtta aukohtust.

See juhtus detsembri lõpul. Autod tulid reisilt tagasi, kuuliauke täis, juhid uppusid lahvandustes, nõretasid verest vaenlase pommitamiste ja tulistamiste all. Iga leningradlastele toodava leivatüki pärast tuli riskida eluga.

Kohut mõisteti Andrei Potapovi üle. Pea norus, punakas habemetüügas lõual, müts silmade peal, jäi ta mulle meelde peamiselt oma sünge näo ükskõiksusega.

Potapov ei olnud toime pannud mingit kuritegu. Tema süü seisis selles, et ta töötas kuidagi loiult, ükskõikselt, ilma külmaldaste tulemusteta, seda aga ei oleks Laadogal isegi oma lihasele isale andestatud.

Pataljonikomandör ja -komissar ütlesid kohtu koosseisu valimisest ära. Nad istusid kõrval ja jätsid süüdlase saatuse autojuhtide endi otsustada.

Kohus algas.

Esistujaks oli Maksim Jemeljanovitš Tverdohleb, kohtuliikmeteks Koškombai Ospanov ja veel üks mulle tundmatu autojuht, kinniseotud käsi kaelas.

„Seleta meile, Andrei Vlassovitš, miks sa töötad halvasti?" küsis kohtueesistuja. „Mis sind takistab? Autojuhina oleksid nagu kvalifitseeritud, sul on esimene järk, masin on sul parandatud . . . Räägi oma seltsimeestele tõtt, midagi varjata ära katsugi!"

Potapov vaikis kaua. Siis tõi ta kuuldavale terve kuhja kaebusi, nurisedes raske elu üle Laadogal. Ta polevat undki näinud, et trassil on nii sant elu, kas ta siis muidu oleks ise autopataljoni palunud . . ."

„Sant elu, ütled sa?" muigas Tverdohleb, olles kaebealuse kannatlikult ära kuulanud. „Aga mis sina siis arvasid, et lähed ämma juurde pliinisid sööma või? Aga mis on Leningradis praegu? Kas sa selle peale mõtled?"

„Tema nüüd mõtleb!" hüüti tagumistest pinkidest.

„Inimesel pole südametunnistust!"

„Nahahoidja!"

Roodu muldonnis, mis oli autojuhte puupüsti täis, läks lärmiks. Potapov kahvatas, vajus kössi, tema ükskõiksele näole ilmusid esimest korda erutuse märgid.

Tverdohleb tõstis võimukalt käe, nõudes vaikust:

„Mitte kõik korraga, seltsimehed! Kes tahab sõna võtta, palun laua äärde!"

Andrei Potapov kuulis sel õhtul hea hulga kibedat tõtt. Üks autojuht teise järel tõusis püsti ja kõneles südamevaluga leningradlaste suurest hädast, Laadoga autojuhtide pühast kohusest, igasugustest närukaeltest, kes ei taha ausalt töötada.

Seltsimeheliku kohtu otsus oli ebatavaline.

„Tead mis, Andrei Vlassovitš, anname sulle nädal aega," kuulutas Tverdohleb pärast kohtuliikmetega nõupidamist. „Kui saad aru oma süüst, oskad seltsimeeste ees seda heaks teha, rõõmustame koos sinuga. Kui aga mitte, siis ära pane pahaks. Me sind tribunali kätte ei anna, viime su, kullakese, Leningradi. Ära vaata minu peale imestanud näoga, räägin tõtt. Viime ja ütleme rahvale: „Vaadake, head inimesed, siin on kodanik Potapov, Andrei Vlassovitš! Mees pandi auväärsele kohale, temale usaldati näljast nõrkevate inimeste päästmine, aga tema ei tahtnud ausalt töötada. Nii palju kui temaga ka vaeva ei nähtud, kui palju talle olukorda ka ei selgitatud, tema pidas ikka ainult oma huve silmas, võttis kõike ainult oma naha seisukohalt. Tehke temaga mis tahate, aga meile pole sihukest tarvis." Nii me ütlemegi, las leningradlased saavad teada, mis lind sa oled. Tee oma süü siis nende ees heaks, kui suudad. Vala nende ees pisaraid raskuste pärast, küll nemad juba tunnevad sulle kaasa . . ."

Muldonnis naerdi, kõneldi läbisegi.

„Õige otsus!"

„Tuleb ta Leningradi viia!"

„Las proovib seal heaks teha!"

Kohtueesistuja tõstis uuesti käe, kutsudes lärmakaks muutunud autojuhte korrale:

„Siin pole midagi naljakat! Said kohtuotsusest aru, seltsimees Potapov?"

„Sain aru," pomises Potapov vaevalt kuuldavalt.

„Kas nädalast jätkub? Kas tähtaeg ei ole liiga lühike?"

Potapov vaikis kaua. Siis ütles kindlalt:

„Jätkub. Näitan . . ."

„Näitad! Muidugi näitad!" lõi Tverdohleb oma ametlikku kohtueesistuja seisundit unustades rõõmsalt sekka. „Sa ju oskad töötada! Talita südametunnistuse järgi ja keegi ei lausu sulle paha sõna."

Sellega kohus lõppes. Kõik osavõtjad läksid laiali kindla veendumusega, et jutt ei olnud asjata. Nii see ka läks: Andrei Potapov taastas ausa tööga varsti oma hea nime.

Hiljem jutustati mulle jäätee poliitosakonnas kellestki Afonitševist, au- ja häbitundeta inimesest. Tegelikult ei ole sel lool midagi ühist Potapovi süüga, aga millegipärast meenusid mulle siis kõik üksikasjad, mis ma nägin ja kuulsin seltsimehelikus kohtus, millest mul oli juhus osa võtta.

Afonitševiga juhtus järgmine lugu.

Noor autojuht Sergei Loginov, kes oli trassil töötanud kõigest pool kuud, pöördus öösel tagasi Ossinovetsisse. Sel hilisel tunnil ei olnud jäälõigul peaaegu mingit liikumist ja Loginov kihutas nii kiiresti kui masin võttis.

Varsti märkas ta eessõitva auto punast silmakest. Vahemaa nende vahel vähenes. „Küll aga venib," mõtles noor juht ärritatult. „Just nagu poleks tal kusagile kiiret."

Loginov kavatses just pidurdada — möödasõitmine oli tol ajal kategooriliselt keelatud —, kui ta äkki märkas, et tema ees sõitev masin pööras trassilt kõrvale.

Loginov oli hiljuti kogemata pealt näinud ühe suure spekulandi kinnivõtmist. Kobonas, tankimispunkti lähedal, peeti kinni turske; punase näoga poisivolask, kes kandis üle õla heidetud turistikotti ja väikest nahksakvuajaaži. Ta oli tükk aega autojuhtide ümber keerelnud, enne kui julges avameelse jutuga välja tulla. Lõpuks kutsus ta ühe autojuhi kõrvale, kostitas teda paberossiga „Kazbek" ja tegi sosistades ettepaneku müüa kott jahu.

„Kuidas müüa?" ei saanud autojuht aru.

„Väga lihtsalt: raha eest, krabisevate rublakeste eest. Tuhandet kakskümmend viis võin anda, hind on hea . . ."

Autojuht pöördus vaikides ja virutas lurjusele vastu nägu. See pistis otsekohe jooksu, visates turistikoti ja sakvuajaaži ettenägelikult maha.

Loginov jõudis just tankimispunkti juurde, kui tulivihased autojuhid korralikult läbikolgitud poisivolaskit läbi otsisid.

„Kallid mehed, ma ütlesin ju naljapärast!" nuuksus see, ajades põskedel verd laiali. „Tõsijutt, tahtsin nalja teha. Mul pole rahagi, olen Leningradist evakueeritud . . ."

„Aga mis see on?" küsiti talt, koti ja sakvuajaaži sisu välja puistates. Spekulandi jalgade ette kukkusid kõvasti kinniseotud viiekümnerublaste patakad.

Sergei Loginovile meenus otsekohe juhtum Kobonas ja sundis kommunistlikku noort ettevaatusele. Huvitav, milleks see autojuht trassilt kõrvale pööras. Kui sul masin kapriisitseb, siis pole vaja nii kaugele sõita. Keera natuke kõrvale, et teistele jalgu ei jää, ja paranda oma masinat nii palju kui tahad. Ei, siin pole asi puhas . . . Aeg on hiline, liiklus järvel on peaaegu vaibunud, kõige parem aeg sulidele . . .

Sõitnud trassilt kõrvale, pani Loginov mootori seisma ja võttis selja taga rippuva karabiini. Võib-olla et see autojuht ei kavatse midagi halba, aga kontrollima peab. Rindetee, eesliin on kiviga visata, siin võib kõike juhtuda.

Pimeduses paistis vaid eemalduva auto ähmane siluett ja punane stoppsignaal. Hiljem kadus ka punane tuluke, nagu oleks ära haihtunud. Loginov lisas sammu juurde.

Jõudnud lähemale, nägi ta autojuhti, kes õiendas autokastis. Lume peal lebasid kastid konservidega. Loginovi märkamata hüppas juht auto pealt maha ja hakkas raske koorma all ähkides kaste lähedal mustendava jääpanga poole tassima.

Loginov jälgis vaikides. „Sõitis spetsiaalselt siia, et varastatud vara ära peita," mõtles ta metsikut viha tagasi hoides.

„Osavasti mõeldud! Siis valib sobiva aja ja läkitab kastid Leningradi!"

Autojuht kiirustas palavikuliselt. Asetanud kastid jääpanga äärde, jooksis ta auto juurde labida järele ja hakkas oma saaki lume alla matma.

„Mis sa teed?" ei pidanud Loginov enam vastu, tõmmates karabiini välja. „Käed üles!"

Ootamatusest võpatades laskis varas labida kukkuda ja tõstis aeglaselt käed üles. Kuid tema kohmetus ei kestnud muide kuigi kaua. Nagu oleks ta äkki millegi üle selgusele jõudnud, astus ta julgelt Loginovile vastu:

„Ei tunne oma inimesi või, Serjoža? Mis sul aru on, lase oma kahur alla! Läheb veel rumalast peast lahti . . ."

Nüüd oli Loginovi kord võpatuda. Tal käis judin üle selja, kui ta nii tuttavat, pilkava alatooniga häält kuulis.

Eksitust ei võinud olla: tema ees seisis Vaska Afonitšev, südamesõber, korterinaaber, kommunistlik noor, kellega nad koos läksid sõjakomissariaati ennast vabatahtlikena Laadogale pakkuma.

Kas siis Vaska on tõesti vargaks hakanud? Ei, see ei ole tõsi! Aga milleks ta siis konservikaste peitis?

„Seisa! Ära tule lähemale!" käsutas Loginov püssilukku klõbistades. „Mis sa siin tegid? Milleks sa teelt kõrvale keerasid?"

„Jäta lollused, Serjoža!" naljatas Afonitšev samasuguse poolpilkava tooniga edasi. „Tarvis oli, ja keerasingi. Ennäe mul ülemust . . ."

„Aga milleks sa kastid ära peitsid?"

„Ah siis seda sa ka nägid," naeris Afonitšev tehtult. Tema häälest kostsid erutuse noodid. „No tõepoolest, ega sa laps ole? Ei suuda ise arvata või? Meie poiste jaoks panin kõrvale, näljaste juhtide jaoks. Näed isegi, töötavad kui loomad, toidunorm on aga pisike . . . Tahan rahvale natuke süüa anda . . ."

See oli juba liig! Valetada nii jultunult otse suu sisse . . . Ja kes seltsimeestest talle seda andestaks? Kas siis autojuhid nõustuksid varastatud konserve sööma?

„Ei lähe läbi, Vaska!" lausus Loginov rahulikult. „Mõistan kõik, ega ma laps ole. Otsustasid spekuleerima hakata, sellepärast astusid arvatavasti ka vabatahtlikuks. Oled kaabakas, Vaska, mitte aga kommunistlik noor! Pane kastid silmapilk oma kohale, sõidame pataljonikomandöri juurde . . ."

„Kas sa siis tõesti ette kannad? Serjožka, sõber . . ."

„Pane kohale, öeldakse sulle!"

Afonitšev kaevas kastid lume alt välja, ise hirmunult ringi vaadates, ja võttis ühe neist õlale ning kandis auto juurde. Loginov jälgis iga tema liigutust. Loginovil oli niisugune tunne, nagu oleks teda ennast varastatud. Ja seda nurjatut pidas ta oma sõbraks . . .

Kasti autosse tagasi visanud, hüppas Afonitšev imekiirelt oma auto kabiini. Loginov laskis õhku:

„Kui püüad veel kord põgeneda, teen sulle kui koerale lõpu peale!"

Afonitšev langes põlvili.

„Serjožka, sõber, ära anna üles," kuulis Loginov tema kuuma paluvat sosinat. „Tee minuga mis tahes, ainult ära anna üles! Tahad osanikuks hakata? Annan kõik ära, ainult sulle . . . Võta sada tuhat? Noh, kakssada? Saan loa linna sõita, toon sularahas . . . Kakssada tuhat, mõtle järele, Serjožka, kakssada tuhat rubla! . . ."

„Tõuse üles," põrkas Loginov jälkusega tagasi. „Pane kastid kiiremini kohale!"

Afonitšev ei tõusnud. Ta roomas Loginovi ees põlvili, klammerdus tema jalgade külge, halises halastust anudes:

„Andesta, sõbrake . . . Eksisin, saad aru, ainus kord eksisin . . . Tahtsin raha koguda, ei suutnud kiusatusele vastu panna . . . Ainult ära kellelegi räägi, unusta meie sõpruse pärast. Parandan ennast, küll sa näed, hakkan hästi töötama . . ."

Edaspidine toimus välkkiirelt.

Elajaliku röögatusega viskus Afonitšev oma sõbra peale, pek-

sis jalgadega, lõi raske raudlabidaga talle pähe ja pistis jooksma horisondil vilkuvate saksa signaalrakettide suunas.

„Seis!" karjus Loginov ennast vaevaga püsti ajades.

Varas põgenes suurte hüpetega, ringi vaatamata.

Loginovi valdas sel hetkel arusaamatu külmaverelisus. Ta pani püssi palge, sihtis hoolega nagu õppetiirul ja tulistas. Afonitšev ajas käed ette, otsekui oleks ta millegi otsa komistanud, jooksis taarudes veel mõne sammu edasi ja langes lumele.

Loginov läks tema juurde ja pööras ta jalahoobiga selili. Afonitšev oli surnud.

Hommikul sõitsid sündmuspaigale sõjaväeprokuratuuri ja Jäätrassi Valitsuse töötajad. Afonitševi poolteisetonnilise istmepadja alt leiti suur hulk traadile lükitud laulatussõrmuseid, mõned rasked kuldportsigarid ja kellad, vanaaegne briljantidega kaelakee ning patakad raha.

Sergei Loginovile avaldas pataljonikomandör rivi ees tänu.

4

„Lisaks kõigile meie hädadele on Leningradis raskusi leivaküpsetamisega. Räägitakse, et leivatehastes ei ole sütt ega vett — kõik on ära külmunud."

Varustusbaaside ületoomine Voibokalosse ja Žihharevosse mõjus autotranspordi jõudlusele hästi. „Elu tee" ületas kahekordseks suurendatud veoplaani.

Algas omapärane võiduajamine, milles jäätrassi kollektiiv oli määratud alati taha jääma: mida rohkem Laadoga autojuhid koormaid vedasid, seda kiiremini kasvasid Leningradi vajadused.

Esimesel silmapilgul paistis see nähtus olevat täiesti seletamatu, kuigi selles polnud tegelikult midagi imelikku. Jutt oli ju linna ja rinde vajaduste rahuldamisest, sellest, et varustada sadu tuhandeid inimesi kõige sellega, mida on vaja eluks ja võitluseks. Linn ju ainult ei elanud, vaid ka võitles.

Inimene ei ela ainuüksi leivast. Järjest teravamalt andis end tunda vajadus kaloririkaste toiduainete järele, mis olid hädatarvilikud näljadüstroofia vastu võitlemiseks, vajadus aviobensiini, mõningate kahurväe laskemoona liikide ja eriti kütuse järele.

Leningrad külmetas. Külm võistles näljaga, tehes leningradlaste elu talumatuks.

Juba rohkem kui ühe kuu olid linnaelanikud veetnud pikki talveõhtuid „tattnina" valgel. Elektrienergia kulutamine elutarbelisteks vajadusteks oli rangelt keelatud. Hospidalid ja

haiglad said väikese limiidi: valgust anti peamiselt operatsioonituubadele. Iga kilovatt-tund oli rinde sõjanõukogus arvel.

Ja siiski vähenes elektrienergia tootmine katastroofiliselt. Nüüd ei jätkunud seda isegi leivatehastele, linna veevärgivõrgule, ajalehti trükkivatele rotatsioonimasinatele, raadiokeskusele ja telegraafile.

25. jaanuaril 1942 langes Leningradis elektrienergia tootmine kõige madalamale tasemele kogu blokaadiaja jooksul. „Leningradskaja Pravda" küljendatud numbrit ei olnud võimalik välja anda — rotatsioonimasinad ei töötanud. Tol päeval andis linna energiasüsteem kõigest ühe sajakahekümnendiku ennesõjaaegsest päevasest toodangust.

Tahtmatult tuli elektrivõrgust välja lülitada kõik objektid peale leivatehaste ja Smolnõi, kus asus rinde staap. Asi läks niigugele, et isegi Lenenergo komandopunkti valvedispetšerid töötasid petrooleumilaternate ähmases valguses, julgemata sisse lülitada ainustki elektrilampi.

Linn oli katastroofi äärel.

Kogu linna elu soikumist võis ära hoida ainult Laadoga läbilaskevõime suurendamisega. Muud võimalust ei olnud. Leningrad vajas tungivalt mitte ainult toiduaineid ja laskemoona, vaid kiiresti ka kütet ja kütteõli.

Uuesti kerkis päevakorrale ümberlaadimisbaaside lähemaletoomine, seekord otse Laadoga järve idakaldale, et langeks ära vajadus Voibokalosse ja Žihharevosse sõita.

Baaside ümberpaigutamine Laadoga järve kaldale tõotas võrratuid eeliseid. Reisi pikkus väheneks peaaegu kaks korda. Autodel tuleks tegelikult läbida ainult jäälõik, kus autojuhid võivad tänu trassi heale seisukorrale sõita maksimaalse kiirusega. Ida- ja läänekalda vahel edasi-tagasi liikudes võiks iga auto teha ööpäevas kuus reisi. Tavaline poolteisetonniline suudaks niisugustes tingimustes muretseda Leningradile iga päev ligi kümme tonni kaupa.

Hädaoli ainult selles, et need ahvatlevad eelised meenutasid muinasjutulist tulilindu, keda nii äkki kinni ei püüa.

Laadoga idakallas on teedest vaene. Raudteeliinidest, mis järveni ulatuksid, pole siin jälgegi. Ja milleks oleks neid pidanud kõrvalistes kohtades olemagi? Aga ilma raudteeta pole võimalik ümberlaadimisbaase ligemale tuua.

Suurepärane idee jooksis ummikusse. Blokaadi ajaloo kirjutajad märgivad kord kindlasti seda tolleaegse Leningradi elu omapära, mida igal sammul iseloomustasid säärased ummikud. Karmid asjaolud ütlesid: on vaja, eluliselt tarvilik; aga kogemused, teadus, reaalsed võimalused vastasid: ei saa, pole võimalik, käib üle inimliku jõu.

Tõepoolest, on siis mõeldav ehitada kümne päevaga kolmekümne viie kilomeetri pikkune raudtee? Pöörase külma käes,

sellises paigas, kus pole enne teid, pikast nälgimisest jõuetute inimestega, kes vaevaga liigutavad paistetanud jalgu?...

Terve mõistus ütles: see on mõeldamatu, seda juhtub ainult muinasjuttudes.

Vahepeal ehitati valmis Laadoga harutee.

Jaanuari lõpul võttis Riiklik Kaitsekomitee vastu otsuse luua raudteeliin Voibokalo—Laadoga järv. Ettevalmistuseks, projekteerimiseks ja ehitamiseks anti aega kümme ööpäeva. 5. veebruariks pidid ehitajad jõudma Lavrovini, 11. veebruariks aga Laadoga kaldani.

Tõsi küll, tee projekteeriti ajutisena, liiprid ja rööpad pandi otse tasaseks tambitud lumele. Kevade saabudes tuli see tee asendada kapitaalsemaga.

Leningradis värvati jälle vabatahtlikke. Neist saigi Laadoga idakalda harutee ehitajate kollektiivi hing. Need inimesed olid saanud tunda kõiki näljablokaadi raskusi. Leningradi päästmise nimel võisid nad purustada iga takistuse.

Rinde sõjanõukogu pöördus kirjaga idakalda harutee kollektiivi poole.

„Kallid seltsimehed!" öeldi kirjas. „Valitsus pani teile vastutava ülesande: ehitada väga lühikese ajaga raudtee Voibokalo jaamast Laadoga järveni. See liin võimaldab Leningradile ja Leningradi rindele vajalikke vedusid tunduvalt suurendada ja kiirendada.

Selle tee ehitamisega lahendate te riikliku tähtsusega ülesande. Leningrad elab üle äärmiselt raskeid ja karme päevi. Meie suure linna ajaloos pole Leningradi töötajad olnud kunagi nii raskes olukorras.

Teie jacks pole praegu suuremat ega pühamat kohust kui ehitada tee valmis valitsuse poolt ettenähtud ajaga. Leningrad ootab teilt bolševistlikku ehitustempot. Arendage võistlust töö parema kvaliteedi eest, ehitage stahhaanovlikult, näidake töökangelaslikkuse eeskuju.

Seltsimehed ehitajad, pidage meeles, et iga päev, mida te oskate antud ajast kokku hoida, tekitab Leningradis määratu suurt rõõmu ja tähendab võitu vaenlase üle!"

Ehitajad pidasid seda meeles. Kolmekümnekraadise külmaga rajasid nad harutee kõval lumekoorikul. Töö kestis kogu ööpäev kahes vahetuses.

Ühes teelõigus oli takistuseks Sarjaa jõgi. Üle selle oli tarvis sild ehitada, kusjuures kogu töö jaoks, kaasa arvatud ka sillakonstruktsioonide ettevalmistamine, oli aega kaheksa päeva.

Sarjaa silla ehitajate kollektiivis paistis silma meister Jossif Šamal. Ta oli neljakümnendates aastates mees, kuigi näis palju vanem, nagu kõik leningradlased tol ajal. Keegi ei näinud, et Šamal oleks kas või tunnikesegi puhanud. Ta oli oma tööpostil

nii päeval kui ka öösel, juhtides keevitajate brigaadi, mis koosnes nälgivatest leningradlastest nagu ta isegi.

Kogu aeg Šamal rääkis midagi, otsekui oleks ta enne kaua vaikima pidanud. Kõrvaltvaatajale võis ta näida parandamatu lobisejana, kuid see jutukus oli vaid kaval võte, mis aitas võidelda äravõitmatu une vastu. Šamal kõneles, ilma et oleks ära kuulanud teiste vastust, kõneles, ilma et ta oleks põrmugi mõelnud, mis ta räägib. Aga kui kedagi ei juhtunud lähedal olema, hakkas ta laulma ja tema külmetusest kähe hääl kostis kaugele, andes tunnistust sellest, et meister on endiselt oma postil.

Viiendal päeval, kui silla kandekonstruktsioon peaaegu valmis oli, hakkas vaenlane hommikust peale pommitama. Sillaehitajaid kaitses seniitpatarei. Kogu päeva käis metsik võitlus silla pärast, õhtu eel õnnestus ühel vaenlase pikeerival lennukil sillakonstruktsioon purustada.

Spetsialistid arvasid, et seda taastada on tühi töö. Nad ütlesid, et kergem on kokku monteerida uus konstruktsioon, kui seda lömmilöödud metallihunnikut parandada. Uue konstruktsiooni monteerimiseks aga oleks kulunud veel paar nädalat...

„Katsume taastada!" ütles meister Šamal. Viieteistkümnest keevitajast oli tal rivisse jäänud kõigest kümme inimest: kaks said pommitamise ajal surma ja kolm viidi raskesti haavatuna hospidali. Meister ise sai põrutada, ta ei kuulnud nüüd peaaegu üldse.

11. veebruari keskpäevaks oli kandekonstruktsioon kinnitatud ja kahe tunni pärast sõitis üle uue silla vedur, tõugates ettevaatlikult enda ees mõningaid platvorme.

Esimesel platvormil seisis harkisjalu meister Šamal. Ta silmad olid suletud, huuled naerule tõmbunud. Keegi ei saanud aru, kas meister magab või on ärkvel.

Raske oli ka mõlema teineteise vastu liikuva rööpapanijate kolonni töö. Kumbki kolonn pidi ööpäeva jooksul katma kilomeetri teed. Meetripaksuse lumekoorikuga kaetud lagendikul, metsatihnikutes ja mitte kunagi kinni külmuvas turbasoos, kuhu tuli tuhandeid vaiu rammida, oli see töö niisugune, mis ehitajad lõpuks ära kurnas.

Võttes vastastikku kohustusi, arendasid rööpapanijate kolonnid sotsialistlikku võistlust ehituse ennetähtaegse lõpetamise eest.

Võitjaks tuli meister Deniskini kolonn, kes sai ka rinde sõjanõukogu lipu. Viimasel päeval, enne mõlema kolonni kokkusaamist, saavutas Deniskin rekordilise kiiruse: tema kolonn kattis ööpäeva jooksul poolteist kilomeetrit teed.

Ehitajad täitsid auga Riikliku Kaitsekomitee otsuse Laadoga järve kaldale haruraudtee ehitamise kohta.

Leningradile määratud toiduainete-, kütuse- ja laskemoonaešelonid sõitsid nüüd otse jäätrassini. See lühendas autotee-

konda seitsmekümnele kilomeetrile. Lühemaks seda enam teha ei saanud.

Vedude tempo „elu teel" kasvas. Jaanuari teisel dekaadil veeti leningradlastele kaks korda rohkem vajalikke aineid kui esimesel dekaadil, kolmandal dekaadil aga poolteist korda rohkem kui teisel dekaadil.

24. jaanuaril 1942 suurendati jälle elanikkonna leivanormi. Tõsi küll, see norm ei olnud veel küllaldane näljast kurnatud inimeste jaoks, kuid kõik kõneles sellest, et kõige raskemad päevad on jäänud seljataha.

„Leningradskaja Pravda" ja tema järel ka kõik teised meie maa ajalehed avaldasid Leningradi linnanõukogu täitevkomitee lootustandva teadaande toitlusolukorrast sissepiiratud linnas.

„Detsembriga võrreldes on juurdevedu viimastel päevadel tunduvalt kasvanud," öeldi teadaandes. „Praegu võib kindel olla, et vaatamata suurtele raskustele saabub Leningradi iga päevaga rohkem toiduaineid ja see võimaldab meie linnaelanikke toiduainetega paremini varustada."

Kogu nõukogude rahvas hingas kergemalt, kui ta kuulis seda teadet Leningradist.

Rõõmsamaks muutusid ka inimesed Laadogal. Nagu sõdurid võitlevad eesliinil iga jalatäie kodumaa mulla eest, nii võitlesid ju ka nemad selle eest, et anda Leningradi kasinale toidunormile kas või grammigi lisa.

Leivanormi suurendamine Leningradis oli pidupäevaks kõigile „elu tee" töötajatele. Sellest jutustati õnnest säravate nägudega, seda peeti oma võiduks.

Ja see oligi tegelikult võit.

SEITSMES PEATÜKK

1

„Vett ei tule. Raadio vaikib. Telefon ei tööta. Külma on 39 kraadi."

„Elu tee" surematuteks kangelasteks on harjutud pidama veoautojuhte. Ja seda õigusega. Jäätrassi pole võimalik kujutleda ilma tema peamiste töötajateta, kes väsimust tundmata kihutavad alatasa edasi; ilma tema vaprate ja omakasupüüdmatute rüütliteta, Laadoga sõjaväe-autojuhtideta.

Saabub päev — ja tahaks uskuda, et see päev ei ole enam mägede taga —, kus üht Lenini linna parimat väljakut kaunistab ausammas, mis väärib blokaadiaja Laadoga ühendustee töötajaid. Tundub, et kujur jäädvustab marmoris lihtsa, väsinud, magamatusest piinatud autojuhi, kellel on seljas rohmakas soldativattkuub ja peas läkiläki, hea naeratus pakatanud huultel, ja kotkapilk, mis on suunatud tulevikku, kalli kodumaa rahulikku homsesse päeva, mille nimel ta ohverdas kõhklemata oma elu. Ja igaüks, kes seda ausammast näeb, hindab õiglaselt Leningradi epopöa suurust.

Autojuht toetus oma truudele sõpradele, kes abistasid teda võitluses leiva ja näljaste päästmise eest.

Teetöölised, sidemehed, remontijad, laotöölised, liiklusekorraldajad, uute magistraalide ehitajad, arstid, tuukrid, traktoristid — kõik nad võitlesid nagu autojuhidki veoplaani eduka täitmise eest. Kui poleks olnud neid tähelepandamatuid Laadoga kangelasi, poleks „elu teest" saanud Leningradi toitjat.

Vähe oli neid, kes Laadoga järvel ei tundnud major Možajevit, jääteelaste komandöri, keda jätkus kõikjale. Tema juhtimisel ehitati ja hiljem säilitati viimse võimaluseni kolmekümne kilomeetri pikkune jäätrass, Laadoga kommunikatsiooni kõige vastutavam ja otsustavam lõik.

Major Možajevi teenistuskoha ametlik nimetus oli väheütlev ja äärmiselt pikk: Ossinovets—Kobona teelõigu ekspluatatsiooni ülem.

Autojuhid nimetasid Možajevit peremeheks ja selles lühikeses iseloomustuses väljendusid kõik need kohustused, mis langesid selle ohvitseri peale.

Major Možajev oli jäälõigu tõeline peremees — võimukas, energiline, väsimatu, kes oskas süüdlastelt õigel ajal aru pärida ja eesrindlast õigel ajal ergutada; kes teadis, kuidas komandörina mõistlikult käske jagada ja kuidas inimesi innustava eeskujuga kaasa tõmmata.

Valinud sobiva aja, puhkas arvatavasti ka Možajev, ent keegi poleks võinud öelda, et ta on majorit puhkamas näinud. Öösel, vaiksel koidueelsel tunnil võis teda kohata jäätrassile laskuval teel, kus tihti kuhjus autosid, neid järjekordse ummiku ennustajaid. Hommikul aga juhatas ta juba üheksandal kilomeetril uue silla ülesseadmist või puhastas, labidas käes, meestega koos teed lumest.

Meeldejääv novembrihommik, mis algas sellega, et Možajev hüppas hobuse selga ja ratsutas Kobonasse, et isiklikult veenduda noore järvejää vastupidavuses, oli ainult suurte katsumuste algus. Sellele hommikule järgnes pikk rodu päevi ja öid, mis olid viimse võimaluseni täis pingelist tööd ja loendamatuid muresid.

Kevadel, mõni päev enne autoliikluse lõplikku katkestamist, anti Laadoga teetöölistele pidulikult üle Kirovi tehase tööliste rändpunalipp, leningradlaste lipp. Kõik „elu tee" autopataljonid pretendeerisid sellele suurele aule küllaltki põhjendatult. Lippu tuli kätte andma vanade putiilovlaste delegatsioon ja koos sellega, nagu jutustati, näitlejate rindebrigaad, kes kavatses oma esimese kontserdi anda võistluse võitjaile.

Kiirovlaste-putiilovlaste lipu võttis vastu major Možajev, ja keegi ei tundnud ennast solvatuna. Teetöölised olid selle autasu kõige rohkem ära teeninud.

Schlüsselburgi lahe läänekaldalt oli idakaldale kolmkümmend kilomeetrit. Võib mõelda, et ega kolmekümne kilomeetri pikkuse tee rajamine olegi teab mis raske asi. Käid mõned korrad teehöövliga, trambid lume kinni, paned ettenähtud teemärgid paigale, ja kasutagi trassi niipalju kui tahes.

Laadoga jääl kehtisid erilised reeglid. Sellele ei võinud lootagi, et mööda üht ja sama veoniiti saaks sõita kogu talve läbi, või isegi ühe kuu järgemööda. Olukord nõudis sõidutrassi sagedast vahetamist, seda enam algperioodil, kui habras jääkate ei suutnud veel pidevale koormusele vastu pidada.

Trassi uude kohta nihutamine — nii nimetasid seda väga raske tööd jääteelased ise — võttis peaaegu kogu aja, sundides major Možajevi inimesi olema alatasa valmis järjekordseks hooltööks.

Talve jooksul rajati Ossinovetsist Kobonani kuuskümmend veoniiti, mida mööda liikus transport. See tähendab, et Možajevil ja tema meestel tuli ehitada mitte kolmkümmend, vaid tuhat kaheksasada kilomeetrit jääteed.

Vähe on teed ehitamisest, seda tuleb ka säilitada. Laadoga järvel oli see rohkearvuliste lõhede tõttu väga keeruline.

Tugevad tuuled, mis jaanuaris raevutsesid, kutsusid esile jää liikumise. Hirmsa mürinaga, mis meenutas kahurite kogupauku, tekkisid trassil kord ühes, kord teises kohas järjest uued ja uued lõhed.

Jäälõigu teetöölised tegid talve jooksul sada viiskümmend puust silda. Sildu tuli üles seada eluga riskides, põlvini jääkülmas vees. Vaevalt jõudis järjekordne lõhe liikluse seisma panna, kui juba olid kohal vaenlase lennukid. Nagu saakihaistvad kaarnad, ruttasid nad nokka valusamini sisse lööma. Otsekohe avasid tule ka kaugelaskepatareid.

Jaanuari lõpul tekkis seitsmendal kilomeetril ebatavaliselt suur lõhe. Lõigates läbi kõik veoniidid, peatas see veosevoolu. See juhtus kange tuule ja lumetormi ajal.

Seitsmendale kilomeetrile saabunud avariikomandole langes raske ülesanne. Jääteelased tulid sellega hiilgavalt toime. Lumemõllus ja tuule ulgumises teineteise häält kuulmata, märkamata, et nende riided kattuvad paksu jääkorraga, seadsid nad kolme tunniga silla üle lõhe.

Seda, mis edasi juhtus, ei osanud keegi oodata. Vaevalt jõudsid esimesed autod üle uue silla sõita, kui algas suurtükituli. Tavaliselt tulistas vaenlase patarei pimesi, huupi, ega tekitanud kahju. Sel korral aga purustas peaaegu esimene mürsk äsja ülesseatud silla.

Major Možajev mõistis, et tema inimesed pole seekord suutelised hädast välja aitama. Kõik mehed olid kolmetunnisest loodusjõududega võitlemisest surmani väsinud. Ka major ise oli nõrkemas. Kangestunud keha ei suutnud üdinitungivale külmale vastu panna, ripsmed kleepusid kokku ja peas tuikas ainus mõte, ainus võitmatu soov — magada, magada, magada ...

Kuid avariikomandol ei olnud õigust puhkama minna. Ärasõit oleks tähendanud „elu tee" kauaks ajaks paralüseerida.

Ja Možajev sundis end esimesena silmipimestavasse tuisukeerisesse sööstma. Avariikomando mehed said hakkama võimatuga — seadsid üles veel ühe silla.

Veebruaris venisid Laadogal lumetuisud pikale. Jäätrassi

teetegijatele tõi see kuu aina ebameeldivusi. Päeval ja ööl tuiskas järve kohal tuulest üleskeerutatud lumi. Tohutud valge tule vihud suitsesid nagu tulekahjul. Näis, nagu oleks sinu ette kerkinud müür, läbitungimatu, tihe, mis on suuteline külmutama kõike elavat.

Maa lumises lõõsas umbe vaob,
käib hullunud merulis tuisutrall.
Hiidkuused ses möllus kui vitsaraod
saja tuhande tuule painde all.

Torm Laadogal võidutseb tuulteturmas,
lund väänleb ja keerleb ulguvas sööris,
ent meile, kes katsutud kõues ja surmas
on jõu järgi seegi märatsev pööris.

Nii iseloomustas veebruari lumetuiskusid jäise Laadoga andekas luuletaja, vanemleitnant Leonid Reznikov, kes töötas tol ajal ühes autopataljonis.

Veebruarikuu jooksul oli jäätrassil tarvis lumest puhastada kolm tuhat kakssada kilomeetrit teed.

Kogu trass jaotati väikesteks, saja viiekümne kuni paarisaja meetri pikkusteks lõikudeks, mis kinnitati teatud jääteelasele.

„Igale rindevõitlejale on usaldatud teatud rindelõik," sisendas major Možajev oma inimestele. „Rindemees vastutab selle eest peaga. Ka meie peame vastutama oma trassilõigu eest. Poe kas või nahast välja, aga kindlusta autode pidev liiklus, niisugune on meie loosung."

Iga jääteelase auasjaks oli lasta autotransport läbi oma teelõigu igasuguse ilmaga, hoolimata hangedest ja lumesajust.

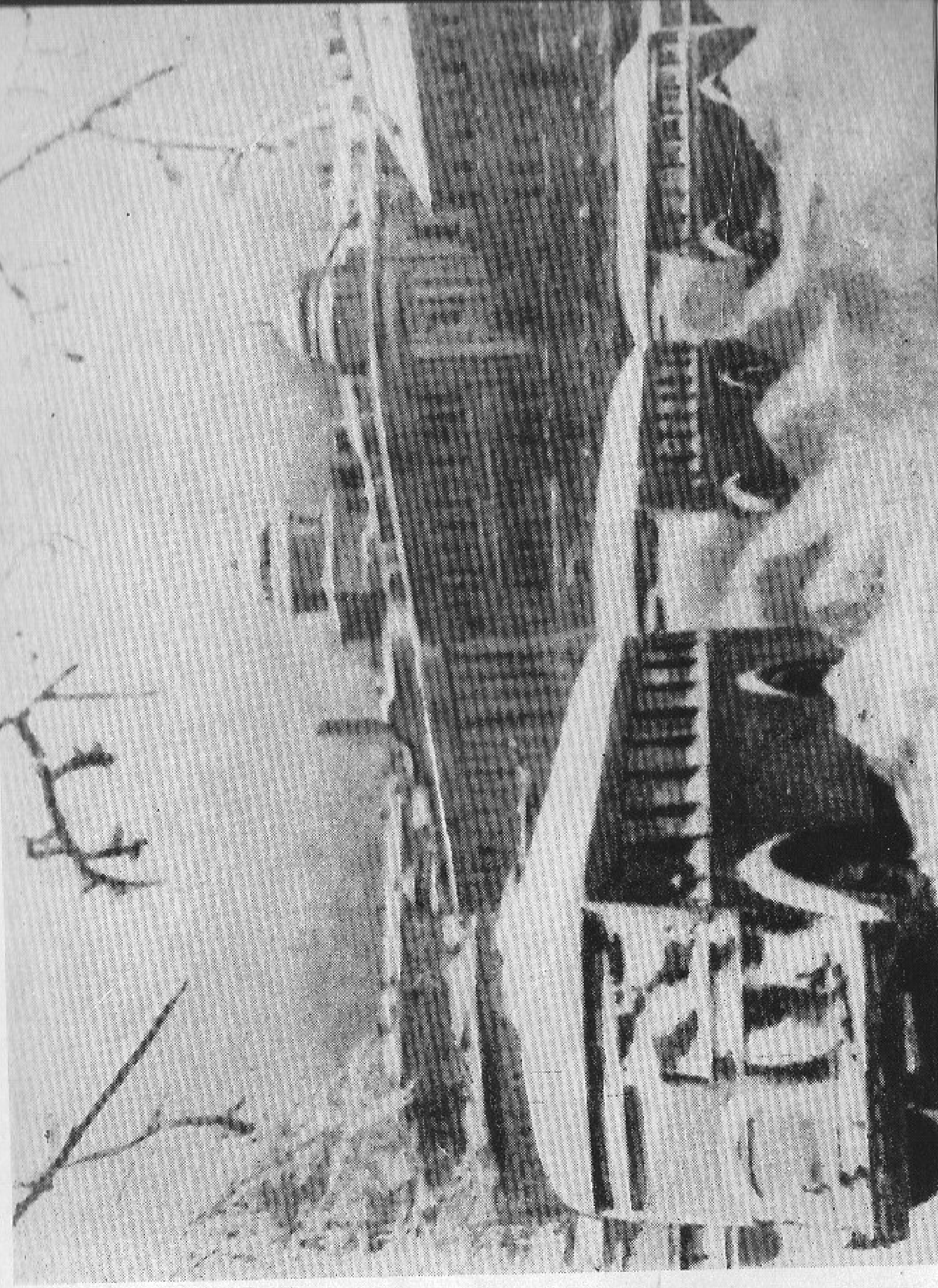
2

„Eile kandis meie naabrinaine tänavalt enda juurde poolkülmunud tütarlapse. Saime talle hädavaevalt hinge sisse. Tuli teda soojendada isegi triikrauaga. Aga hommikul oli ta hoopis teine inimene — leningradlanna oli ta elule tagasi andnud."

Ööl vastu 13. veebruari 1942 algas tugev lumetorm. Hetkekski vaibumata möirgas ta kolm ööpäeva. See torm jäi „elu tee" kollektiivile alatiseks meelde.

Järvel sündis midagi kirjeldamatut. Kohe, tormi esimestest tundidest alates, ulatus tuule kiirus üheksa pallini, hommikuks aga kasvas see üheteistkümne pallini. Säärasele tuulele ei suutnud mitte igaüks vastu panna.

Nõelterav, torkiv lumi peksis naha verele. Sagrised vihurid matsid autod enda alla, kattes nad silmapilkselt jäise soomusega.



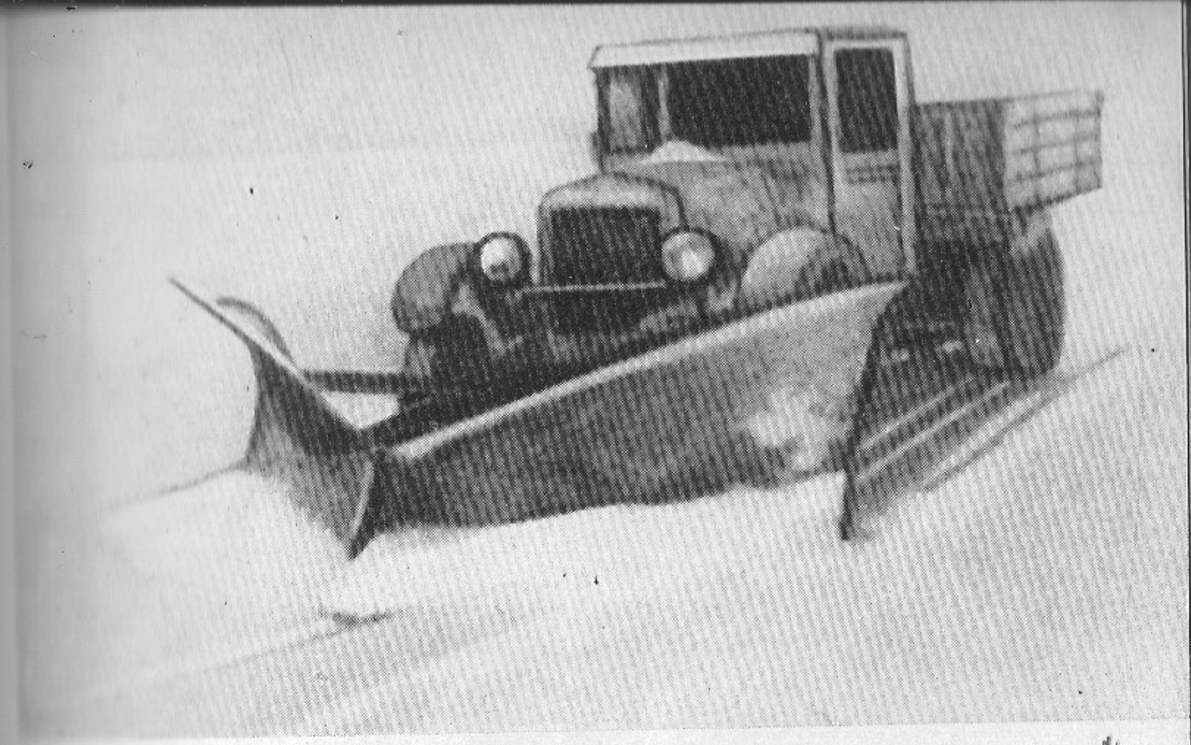
Algas blokaaditalv.

Nii muretseti joogivett.

Tööl käidi jalgsi.

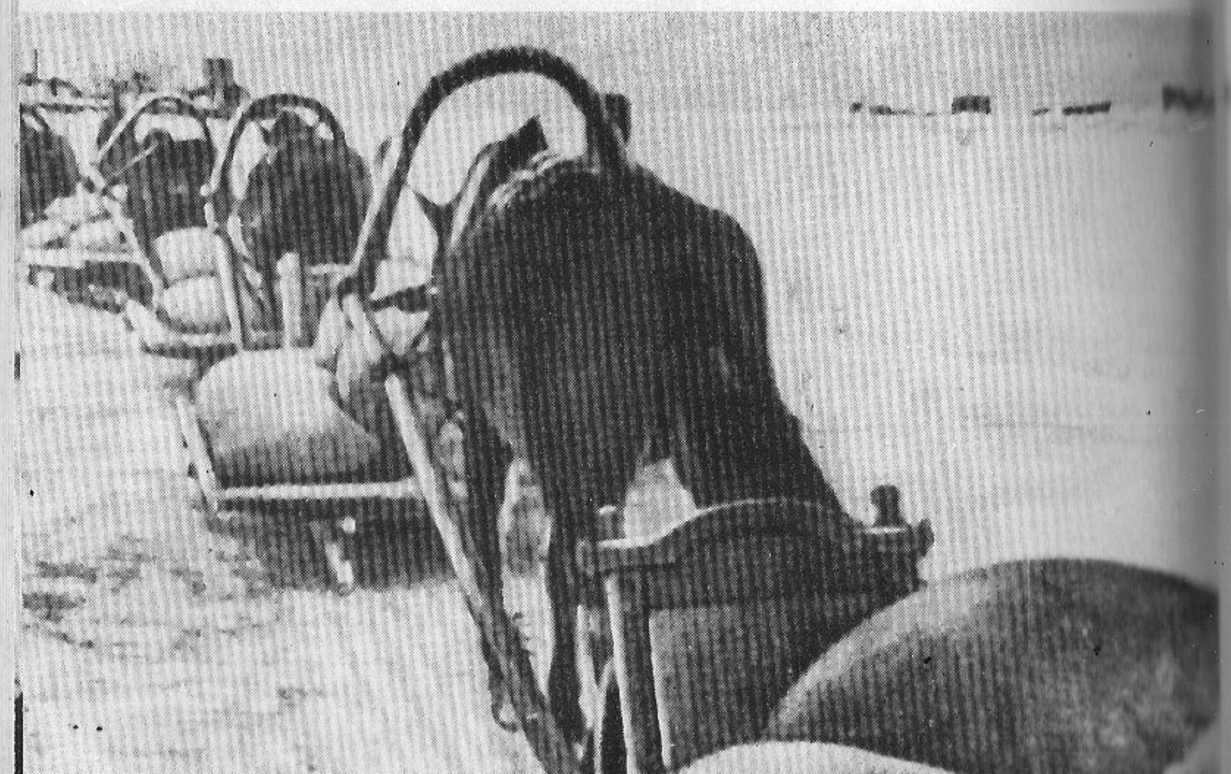
Meie võitlejad lõid mehiselt õhurünnakuid tagasi.

Laadoga navigatsioon lähenes lõpule.

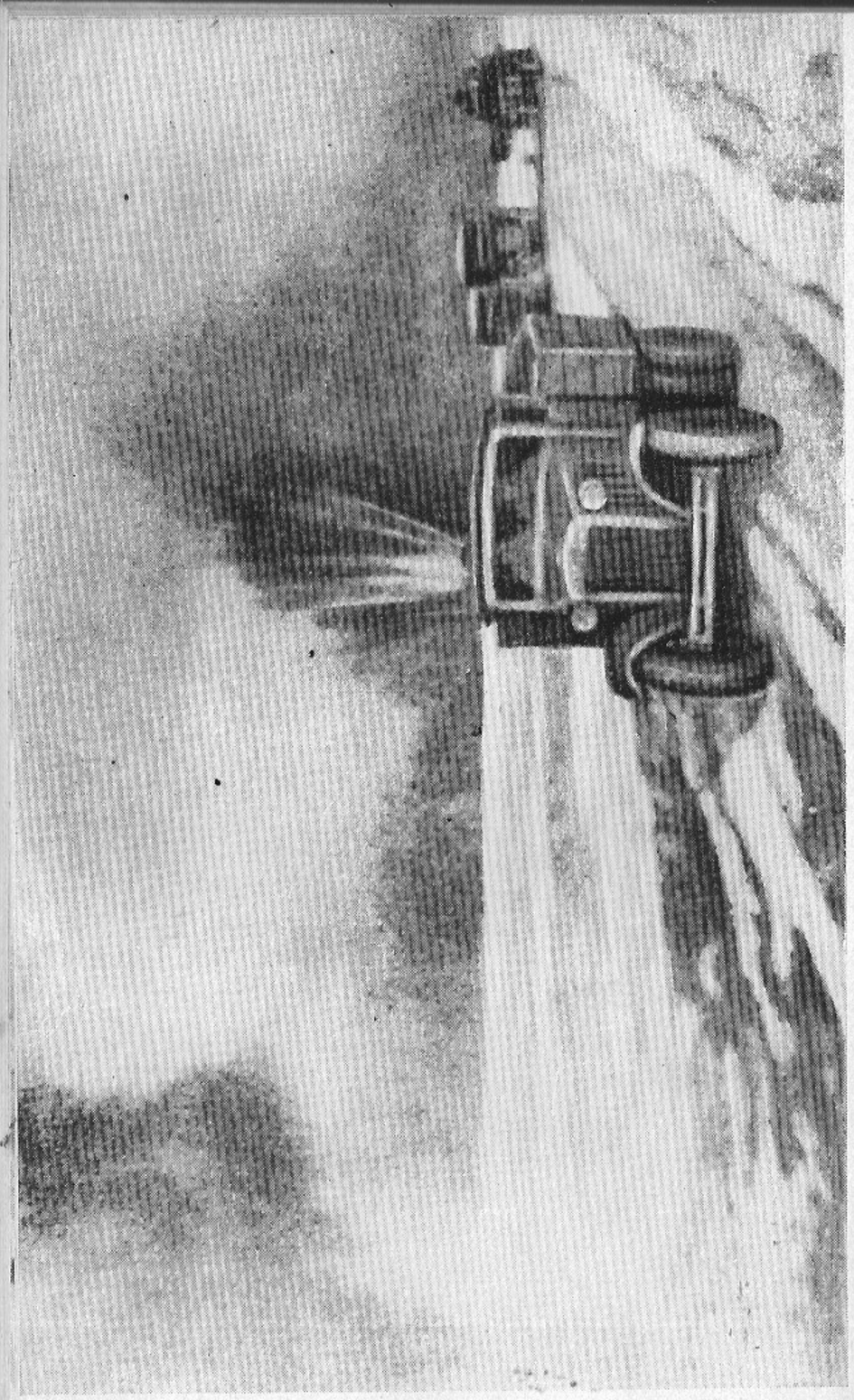


Aetakse sisse esimest teed.

Esimesena hakkasid jääteel liikuma hobuvoorid.



Eesrindlikud autojuhid kasutasid järelkelke.



Igal reisil vilja järele varitses surmaoht.

«Elu teel» ei lakanud liiklus ööl ega päeval.

Trassile tulid liikuvad autoremonditöökojad.

Jääteelaste eluase.

Reguleerija valvepostil.

Torm tuiskas trassi kinni, ja liiklus katkes. Uusi masinaid jäälõigule ei lastud, need aga, mida torm teel tabas, seisid liikumatult. Iga järvele seisma jäänud auto ümber kerkisid kiiresti suured lumehanged.

Anti lahinguhäire. Järvele tulid kõik töövõimelised inimesed: staabi kantseleikirjutajad, masinakirjutajad, voorimehed, sanitarid, laadijad, bensiinijaamade töötajad.

Inimesed töötasid vihase hooga. Pime, metsik stiihia oli neile vaenlaseks, kellega tuli jõudu säästmata võidelda elu ja surma peale. See oli ka tõepoolest verivaenlane, sest isegi hitlerlastel ei õnnestunud kunagi transpordi liiklust täiesti katkestada.

Kõigepealt tuli lummemattunud autodeni kaevata. Liikumatult, tummade mootoritega seisid nad kogu trassil Ossinovetsist Kobonani.

Igas autos ootas tormi kätte jäänud autojuht abi. Mõned neist konutasid ja tukkusid kabiinides, neid ähvardas peaaegu vältimatu hukkumine. Teised ei jõudnudki päästmist ära oodata, nad leiti külmavõetuina.

Tuisk kestis kolm ööpäeva. Need kolm ööpäeva olid major Možajevile katsekiviks. Ent Laadoga jääteelaste komandör ei pannud proovile mitte ainult iseennast, oma vastupidavust ja julgust, vaid kontrollis ka talle usaldatud inimeste võitlusvõimet.

Kõige raskem osa jäi jääteelastele, selleks nad jääteelased olidki. Aga täisväärtuslikke, päris terveid võitlejaid oli Možajevil vähe. Peaaegu kõik jääteelased olid tulnud järvele paranejate pataljonidest, peaaegu kõigil oli kinnikasvamata haavu, mis olid saadud Leningradi rinde eesliinil.

Jääteelane Fjodor Solopov oli sõjaväes miinipilduriks. Možajevi juurde sattus ta hospidalist, hospidali aga kuulsalt Neeva „pjatatšokilt", kus Leningradi kaitsjad tegid imet, hoides vaenlase marutule all enda käes tibatillukest platsdarmi. „Pjatatšokil" sai Fjodor Solopov raskesti haavata, vasak käsi rippus tal liikumisvõimetult.

Tolle inimese oli sõda kuidagi väga kiiresti ja armutult õnnetuks teinud. Tal oli suur ja üksmeelne perekond, oli kolhoosi eesrindliku loomakasvataja hea kuulsus. Ta armastas väga oma tööd. Tema juurde tuldi õppima kogu Kiievimaalt.

Fašistide pomm hävitas otsetabamusega ta perekonna. Sel ajal kui ta ise rajoonikeskusesse sõitis, vallutasid vaenlased kolhoosi. Aga puhasttõugu simmentali veised, kelle eest ta oli nii hellalt hoolitsenud, kihutas ta ise mööda tolmust taganemisteed minema, et aga kolhoosivara ei jääks ahnete röövvallutajate kätte. Ja kõik need õnnetused sadasid inimesele kaela ootamatult, üksteise järel, halastamatu järjekindlusega.

Sellest ajast peale hakkas Fjodor Afanasjevitš Solopov, kes oli ennegi olnud usin, otse tööd murdma. Tal tarvitses vaid tege-

vuseta ja üksipäini jääda, kui ta südamesse puges sedamaid masendav nukrus. See vaevas ja vaevas ega andnud rahu... Töö oli ravimiks.

Solopov oleks pidanud hospidalis lamama veel kuu aega, aga võib-olla ka rohkemgi, kuid Fjodor Afanasjevitš jutustas kõigest komissarile. See ütles paar sõna arstlikule komisjonile ja Solopov kirjutati enneaegselt välja.

Miinipildurite roodu asemel sattus ta teepataljoni. Tööd siin jätkus, raskete mõtete jaoks aga ei jäänud peaaegu üldse aega. Fjodor Afanasjevitš pühendas end täielikult Laadoga jääteelase vaevarikastele kohustustele.

Veebruari lumetorm tekitas Solopovile palju meelehärmi. Tema töölõigus, seitsmeteistkümnenda ja kaheksateistkümnenda kilomeetri vahel jäid seisma mitu koormaga autot. Selle lõigu juurde kinnistatud teehöövlijuht sõitis just tormi eel teise kohta, kaldalt aga ei jõudnud abi niipea kohale. Kogu esimese öö tegutses Fjodor Afanasjevitš üksinda.

Solopov kaevas välja neli masinat, mis olid niivõrd lume alla tuisanud, et kastidki ei paistnud välja. Jõudnud kabiinini, raputas ta pahaselt magamajäänud juhti:

„Ärka üles, lollpea! Kas kuuled, tõuse kohe!"

Eriti palju vaeva tuli näha neljanda autoga, laskemoonakoormaga poolteisetonnilisega. Fjodor Afanasjevitši jõud lõppes otsa. Mitu korda kukkus ta surmväsinult lumme, lamas, tundes, et ei suuda tõusta. Kuid ajas ennast siiski püsti ja jätkas kaevamist.

Puhastanud lõpuks tee kabiinini, leidis Solopov sealt külmunud autojuhi laiba. Kuipalju Solopov teda ka ei raputanud ja lumega ei hõõrunud, midagi ei aidanud.

Ennast aegluse pärast kirudes sööstis Fjodor Afanasjevitš teiste autode kallale.

Torm tõi nähtavale inimeste iseloomu. Traktorist Ahmetšijev, tasane, alati vaikiv mees, lamas hospidalis kopsupõletikuga. Kui ta kuulis, missugune õnnetus jäätrassi on tabanud, keelitas ta sanitari, et see talle vattkuue tooks, ja ilmus, labidas käes, järvele. Külm võttis viietonnise veoauto juhil Vassili Serdjukil näo ära, kuid ta ei lahkunud, enne kui ta oli päästnud külmumisohus olevad seltsimehed. Roodu partorg Nikita Astahhov organiseeris omal algatusel päästerühma üheksandal kilomeetril, kuhu kuhjus eriti palju autosid.

Lumekate ulatus järvel kohati kahe meetrini. Inimene, kes sinna kukkus, ei suutnud välja rabelda. Kogu järvepinnal voogasid merelainetena tohutud lumevallid.

Tundub, et niisuguse ilmaga on transpordi liiklus võimatu. Aga Laadoga jääteelased suutsid isegi maru võita. Teehöövlijuhi Semjon Kanavini ettepanekul rakendati lumehangede vastu võitlemisel uut meetodit. Kui lumi oli ülearu sügav ja vana

trassi puhastamine nõudis liiga suurt vaeva, hakkasid teehöövlijuhid kohe uut trassi rajama, valides selleks vähem lumiseid kohti.

Veebruaris tuiskas ja tormas kakskümmend kaks päeva. Veoniitide puhastamine käis kogu ööpäeva. Tänu jääteelaste visadusele suutis „elu tee" veebruarikuu veoplaani tunduvalt ületada.

3

„Meil on olemas kõik mugavused. Vett käime toomas „Passaaži" juurest teeäärsest august. Tuleb kopsikuga võtta ja enne veel sabas ka seista, pärast aga saad kinnikülmunud jalad suure vaevaga maa küljest lahti."

Lumetorm märatseb.

Otsekui oleksid kõik maakera tuuled lahti pääsenud ja just selle sileda järvelagendiku oma metsiku peo paigaks valinud. Vilistades ja huilates keerutasid nad hullumeelselt raevukat tantsu. Korraga kustus päevavalgus, lumekeerised katsid ta inimeste silmade eest. Tee kattus hangedega. Polnud näha kaldaid, polnud näha tumedat taevast, polnud ka näha seltsimeest, kui see oli sinust kümme sammu eemal.

Läbi tormi liiguvad valged veoautod. Rataste ümber lõgisevad ketid, mootorid undavad südantlõhestavalt.

Autojuhtide näod on pinevil. Et aga rattad ei hakkaks ühe koha peal ringi käima, et aga tuisuselt teelt kõrvale ei eksiks.

Autod mööduvad väikesest jääonnist. Selle kõrval seisab lund täistuisanud moondamiskitlis võitleja. Tal on täägiga vintpüss seljas, signaliseerimislatern käes. Kas torm vaibub, asendub äkki vaikusega, või möllab öö otsa, see võitleja ei lahku oma postilt. Ta on „elu tee" liikluse peremees, ta on reguleerija.

Laadogal ei olnud kerget tööd. Kuid autojuht, kes oli jäälõigust õnnelikult üle pääsenud, võis ennast hubases muldonnis soojendada, laadijad aga, järjekordse kolonni pealelaadimise lõpetanud, istusid ja suitsetasid kuni saabusid uued autod. Ainult reguleerijad valvasid neile usaldatud jäätrassilõigus kaksteist tundi järjest.

Ja nii oli alati: tuisus ja tormis, käreda pakasega, pommitamise ja tulistamise ajal, kõige kiirema liiklemise momentidel või vaiksel südaöö tunnil — kas või sure, aga posti ära maha jäta.

Tuhandeid autosid möödus jääonnist ja reguleerija vastutas igaühe eest, nagu istuks ta ise rooli taga. Piisas hetkelisest takis-

tusest ja juba jäi liiklus seisma. Aga vaenlane just seda ootaski: juba tulistavad tema rannapatareid kobarassekuhjunud veoautosid, juba lendavad lähedalasuvatelt lennuväljadelt kohale pommitajad, valides parajaid märklaudu. Ummik ei too endaga kaasa ainult ajakaotust, vaid ka inimohvreid.

Ilja Sidorovitš Rjadnõh võttis esimest korda reguleerijaposti vastu jaanuaris. Nooruke ja täpne vanem, kes tõi ta jääonni juurde seitsmeteistkümnendal kilomeetril, seletas pikalt, mida liikluseregulеerijal tuleb teha, kuidas ta peab talitama rasketel juhtudel.

„Saite aru, seltsimees Rjadnõh?" kontrollis vanem, murelikult uustulnukat vaadates. „Pead ei kaota? Segi ei aja?"

Rjadnõh noogutas vaikides, kuulas vanemat tähelepanelikult, kui see aga hakkas mööduva autoga ära sõitma, ütles järsku:

„Asjata kahtled, kulla sõber... Siberlastel pole kombeks eksida..."

Nädala pärast oli tervel Laadogal raske leida usaldusväärsemat reguleerijat kui Ilja Sidorovitš Rjadnõh. Ta juhtis autode voolu niisuguse oskuse ja leidlikkusega, otsekui oleks ta selleks tööks sündinud.

Ilja Sidorovitš talus külma hästi. Teda ei suutnud kohutada ka pöörane Laadoga lumetorm. See nüüd mõni külm — kolmkümmend viis kraadi alla nulli! Kas siis Siberis, Minussinskikandi jahiradadel on see külm? Kui sul hing kinni jääb ja sajapuudased taiga rahnud lõhkevad nagu tavalised pähklid, vaat see on alles õige külm!

Üks asjaolu oli siiski räbal: haavatud õlg valutas õhtuti. Mõnikord piinas nii, et kas või karju. Silmade ees läheb mustaks, laubale tuleb kleepuv vaevahigi, jalad nõtkuvad iseenesest, paha lugu...

Septembri keskpaiku, kui fašistid Pulkovo kõrgendikele tormi jooksid, niitis vaenlase miin jalaväelase Rjadnõhi maha. Haav osutus tõsiseks, õlg paranes aeglaselt. Alles detsembris kirjutati Ilja Sidorovitš paranejate pataljoni ja sedagi reservatsiooniga „riviteenistuseks kõlbmatu". Hea veel, et reguleerimisteenistust ei peetud riviteenistuseks, muidu istu pataljonis ja oota kaugele tagalasse saatmist.

Alguses kordusid valuhood harva. Valvest tagasi tulles pani Ilja Sidorovitš haige koha peale midagi sooja, puges üle pea poolkasuka alla ja uinus. Edasi läks aga asi hoopis halvaks. Terav talumatu valu levis õlast kogu kätte, kandudes selga, ristluudesse. Põletav valu, ei jaksa välja kannatada.

Kõigest paistis, et tuleb uuesti hospidali minna. Jälle vastik voodi, jälle käigud sidumistuppa, tegevuseta logelemine koridoris. Ilja Sidorovitšil oli aga südamepõhjas suur unistus. Rindel olid neil talvekuudel peamisteks kangelasteks snaiperid, fašistliku rämpsu hävitajad. Ajalehed kirjutasid kuulsast Simantšukist ja kommunistlikust noorest Fedja Smoljatškovist, elavalt jutustades, kuidas nad ilmeksimatult tabavad fašiste. Ilja Sidorovitš luges neid sõnumeid ja koostas tulevikuplaani: „Töötan veel natuke aega jäätrassil, õlg kasvab kinni ja siis palun end rindele saata, snaiperiks." Taiga kütil pole tarvis isegi erilist snaiperipüssi, ta tabab esimese lasuga orava silma ilma selletagi.

Ei, hospidaliga tuli oodata. Õlg ei valutanud kogu ööpäeva, õhtul hakkab pihta, aga hommikuks on jälle parem. Järelikult võib välja kannatada, võib veel oma unistuse täideminekule loota.

Ja Rjadnõh kannatas välja, ei rääkinud oma hädast kellelegi. Pigistas hambad kokku, kui valu väga hulluks läks, viskas püssi tervele õlale, ja seisis, kangekaelne, paindumatu. Või hakkas lugema autosid, mis toiduainetega Leningradi kaldale kihutasid. Luges sajani, arvas peas kokku, kui palju vilja need veavad, mitmele inimesele sellest normiks jätkub ja hakkas uuesti sajani lugema. Oleks justkui tühi töö, aga pole midagi, aitas...

Kord oli Ilja Sidorovitš öises valvekorras.

Jäätrassil oli tol ööl erakordselt rahulik. Kõrgel tähistaevas põrisesid nähtamatud lennukid, kuid vastu tavalist harjumust sellele pommitamist ei järgnenud. Ka fašistide rannapatareid vaikisid.

Laadogal valitses vaikus. Kõmisev, ähvardav rindevaikus. Ainult ketid lõgisesid mööduvate autode ratastel ning lumi kriuksus jalge all.

Rjadnõh tundis end hästi. Valu oli järele andnud, oodates järgmist korda. Autod kihutasid pideva voorina. Ühesõnaga, paremat valvekorda ei oska tahtagi. Vibuta muudkui signaliseerimislaternat, et autojuhid teaksid: korrast tuleb rangelt kinni pidada, postil on reguleerija, kes näeb igale poole.

Vastu hommikut, kui hakkas valgeks minema, märkas Ilja Sidorovitš lumel mingit tumedat laiku. Peas vilksatas ärev mõte: „Kas mõni on õige jääonni kõrvale ära külmunud?"

Ligemale jõudes pidi Ilja Sidorovitš peaaegu karjatama. Paar sammu teest kõrval lebas lumel kott jahu. Täis, terve kott, just äsja laovirnast toodud. Täpselt seitsekümmend kilogrammi kõige väärtuslikumat toiduainet, mis Leningradis on äraarvamata kallis!

Aga kuidas see siia sattus?

Kui palju Ilja Sidorovitš ka selle mõistatuse kallal pead ei murdnud, lahendust ei leidnud. Võib-olla oli autojuhtide hulgas mõni alatu, kes laokontrolöre pettis? Viskas koti meelega teele maha, et sellele hiljem järele tulla? Kuid milleks ta siis selle just reguleerimisposti juurde maha viskas? Miks ta seda üksildasse kohta ei peitnud? Ei, pigem kaotas koti mõni käpard auto-

juht. Istub nüüd laos patukahetsejana, teadmata, kuidas kadumist seletada...

Mõtle või ära mõtle, aga üks asi oli selge: jahukott oli määratud leningradlastele ja peab sihtkohta jõudma.

Ärevuses püüdis Ilja Sidorovitš leitud kotti õlale tõsta, kuid mõistis otsekohe, et on oma jõudu ülehinnanud, õlg hakkas metsikult ja talumatult valutama.

Ta tõmbas hinge tagasi ja mõtles, mis edasi teha. Kõige lihtsam oleks peatada mõni möödasõitev auto, seletada juhile, milles asi on, ja kott läänekaldale saata. Nii ta arvatavasti teebki. Autojuht annab koti lattu, käpard hingab kergendatult, kui kuuleb, et head inimesed on ta hädast välja aidanud; tema, reguleerija Rjadnõh, aga võib rahulikult oma roodu sõita ja pärast valvekorda puhata.

Niimoodi arutades jõudis Ilja Sidorovitš jääonni juurde tagasi. Oli juba päris valge. Üksteise järel kihutasid temast mööda veoautod. Võiks arvata, et pole midagi lihtsamat kui astu teele, tõsta käsi üles ja auto peatub sinu juures. Ja ometi ei suutnud Ilja Sidorovitš otsustada, kas tal on õigus usaldada leitud jahukott võõrastesse kätesse? Äkki aga läheb kott uuesti kaduma ja sajad leningradlased jäävad leivast ilma?

Oodanud ära vahetuse, andis Ilja Sidorovitš posti üle. Seejärel tõstsid nad koti möödasõitva poolteisetonnilise kasti. Ilja Sidorovitš istus autojuhi kõrvale ja sõitis ise lattu.

Laos vaidles ta laomehega tükk aega, nõudes kviitungit.

„Milleks sulle kviitungit vaja, Uskmatu Toomas?" ägestus laomees. „Vaata ise, paneme koti sinu juuresolekul virna ja see ei kao siit kuskile."

„Ei, kirjuta ikka," käis Ilja Sidorovitš peale. „Oleks see minu jahu olnud, ega ma oleks küsima hakanud..."

Kolme päeva pärast tuli roodukomandörile kiri. Selles paluti avaldada reguleerija Rjadnõhile tänu. Laoülem teatas, et jahukoti, mille Ilja Sidorovitš leidis, kaotas üks autojuht ja et süüdlast on karistatud.

Teisel korral tuli Ilja Sidorovitšil valvet pidada laia jäälõhe ääres, millest oli üle tehtud kerge puusild.

Järvel tuiskas hommikust peale. Autod lähenesid sillale kobamisi ja sõitsid väsinud mootorite unnates üle lõhe.

Fašistid teadsid, et „elu tee" töötab igasuguse ilmaga, et transport liigub kogu ööpäeva. Kuid nende kahurväe vaatlejad, keda tuisk pimestas, ei saanud täpselt sihtida. Siis avasid vaenlase patareid tule huupi, tulistades kuhu juhtub, et aga tulistada.

Nii juhtus ka tol, Ilja Sidorovitšile meeldejääval päeval.

Umbes kell viis pärast lõunat algas tulistamine. Juhuslikud mürsud lõhkesid kuskil trassi kõrval.

Äkki juhtus õnnetus.

Mürsk sattus otse veoautole, mis lähenes sillale. Masina rusud lendasid taeva poole. Järel tuli raske, mahukas autobuss, mis oli tagasiteel Kobonast. Nähtavasti sai autobussijuht haavata. Raske masin pöördus kohmakalt ja jäi teele põigiti seisma, sulgedes teistele autodele tee.

Tekkis ummik, kõige hullem, mis jäätrassil võis juhtuda. Ja seda mitte ei tea kus, vaid suure jääprao lähedal.

Plahvatuslaine kuumus kõrvetas Ilja Sidorovitši, paisates ta vastu silla käsipuud. Kukkudes lõi ta haige õla ära ja kaotas teadvuse.

Tulles meelemärkusele, ajas reguleerija end suure vaevaga jalule ja hindas kiirelt olukorda. Veel mõni hetk segadust, veel üks juhuslik tabamus, ja tee lakkab kauaks ajaks töötamast, sest ummikutel on omadus vastupandamatu jõuga paisuda.

„Pidage kinni, poisid!" hüüdis Ilja Sidorovitš. „Autobuss tuleb ära koristada! Autobuss!"

Kas autojuhid ei kuulnud või ei tahtnud kuulda, aga Ilja Sidorovitš jäi sillale üksi. Kobona poolt aga lähenesid kannatamatult signaliseerides järjest uued ja uued autod.

Tuikudes nagu purjus, suundus Ilja Sidorovitš autobussi juurde, tiris haavatud juhi kabiinist välja, istus juhi kohale ja ajas raske masina tagurpidi lumehange, vabastades tee liikluseks. Nüüd ütles tal jõud üles. Suutmata enam vastu pidada, varises ta lumele...

Hiljem, kui Ilja Sidorovitš lamas hospidalis, pärisid teda külastama tulnud sõbrad, et kuidas ta autot tundmata suutis autobussiga hakkama saada.

„Meie Siberi rahvas on leidlik," vastas Ilja Sidorovitš tõsiselt. „Häda sundis, ja saingi hakkama..."

Mõne päeva pärast süttis selsamal õnnetul üheksandal kilomeetril lennukilt saadud valangust bensiinitsistern.

Postil seisis reguleerija Stepan Kulival, kommunistlik noor Kirovi tehasest.

Kulival sööstis lõõmava masina juurde, püüdes iga hinna eest plahvatust ära hoida. Teda aitas traktorist Mitjajev, kes juhuslikult seal lähedal oli. Seltsis kustutasid nad tule, tirisid raskelt haavatud juhi kabiinist välja ja organiseerisid hiljem vigastatud masina äravedamise.

Kulival põletas oma käed ja näo ära. Poolkasukas suitses tal seljas, silmist voolasid pisarad. Ta vajas kiiresti arstiabi, kuid ta ei lahkunud postilt, vaid ootas kannatlikult vahetust.

Laadoga reguleerijate käitumisreegel oli kindel: ükskõik kui raske sul ka on, postilt ära lahku!

4

„Veesaamiseks sulatasime terve päeva lund nagu papaninlased jääpangal. Vesi on kõrbehaisuga ja mingit sogast värvi. Kooli sööklas ei anta teist päeva suppi, ei jätku vett."

Sõjas pole aega langenud sõpru taga nutta.

Nii jätsime Fjodor Ivanovitš Gorbatšoviga jumalaga ilma pisarate ja hauakõnedeta.

Sünkjas talvehommik astus tahtmatult oma õigustesse. Vahetpidamatult sadas paksu, rusuvalt ühesugust lund. Kõrged kaldakuused kummardasid üksiku haua ees oma oksad madalale.

Lasksime vaikides lihtsa laudkirstu auku ja loopisime vaikides mulda peale, asendades seejuures üksteist, kuna meil oli ainult kolm labidat.

Jäätanud mullakamakad põrkusid kolksudes vastu kirstukaant. Eemalt järvelt kostsid autosignaalid.

„Läki, seltsimehed!" ütles Plotnikov, kui hauaküngas sai valmis, ja pani esimesena mütsi pähe.

Istusime poolteisetonnilisse ja sõitsime tagasi vaatamata minema. Plotnikov juhtis auto ettevaatlikult auklikule ärasõidetud teele, olles selle tööga kibedasti ametis. Teadsin, et ta oli kadunud Fjodor Ivanovitšiga suur sõber ja imestasin tema rahu. „Pole midagi parata, inimeste südamed kalestuvad sõjas," mõtlesin. „Pole võimalik iga päev surmale silma vaadata, harjud tahtmatult ära, muutud ükskõikseks. Täna hukkub sõber, aga homme on võib-olla sinu enda kord."

Jõudnud siledale jäätrassile, lakkas Plotnikov piduritega krigistamast. Tema nägu väljendas endiselt ainult ääretut väsimust, nagu inimesel, kes pole juba ammust ajast und täis maganud.

Sõitsime üle poole tunni. Kogu tee mõtlesin ma kohtumisele Fjodor Ivanovitšiga, maalides mõttes selle töötaja iseloomu. Teadsin, et ta oli elukutselt lukksepp, et ta tuli „elu teele" vabatahtlikult nagu teisedki Leningradi lukksepad, et ta töötas suure vastutustundega. Teadsin veel, et Fjodor Ivanovitš ei sallinud ülearust juttu.

Esimest korda kohtusime temaga jaanuari algul. Tol ajal olid ennekuulmatult külmad ilmad, oma kolmkümmend viis kraadi. Mastimändide punakad tüved lõhkesid raginaga, mis meenutas vintpüssi lasku. Sanitaartelkides ei jõutud ärakülmunud inimesi vastu võtta.

Kuid igasugusest külmast halvem oli teine häda, mis tabas neil päevil jäätrassi. Sajad autod langesid rivist välja ja seisid teel. Otsekui oleks „elu tee" vana automajandust äkki mõni epideemia tabanud, nii palju veoautosid lakkas korraga töötamast, nõudes kiiret remonti. Kuid polnud kohta, kus neid remontida, ega inimesi, kes neid remondiks.

Nagu alati, tulid appi Leningradi töölised. Nad organiseerisid väliremonditöökoja.

Trassi komissar, kes läks remontijatele vastu, võttis mind kaasa. Jõudsime temaga tühjale masina-traktorijaama hoovile, kuhu töökoda pidi paigutatama, just sel hetkel, kui jäätanud autobussidelt võeti töökoja sisseseadet maha.

Mahalaadimine edenes aeglaselt.

Inimesed, kellele lootis kogu Laadoga, ei näinud just eriti head välja. Väsinud, kurnatud, tursunud nägudega, jõudsid nad vaevu liikuda. Viimast jõudu pingutades tõstis mitu inimest suure vaevaga üsna väikest kasti.

Me ruttasime komissariga appi. Astusime bussi ja võtsime mingi pikliku tööriistakasti.

Kostis rahulolematu hääl:

„Jätta!"

Uksel seisis kõhn, õlises vattkuues mees. See oli Fjodor Ivanovitš Gorbatšov, Leningradist saabunud tööliste brigadir.

„Saame ise hakkama," sõnas Fjodor Ivanovitš. „Aga teie, seltsimees komissar, parem kontrollige, miks pole saadetud abitöölisi. Köök on kohale toodud, isegi pudru on valmis keedetud, aga abitöölisi pole näha . . . Me pole ometi kuurorti tulnud, vaid tööle."

Võitlejatekomando, kes oli määratud remontijatele abiks, hilines tõepoolest, kuigi oleks pidanud leningradlasi vastu võtma.

„Te andke rahvale esialgu süüa," soovitas komissar välikööginile osutades. „Võitlejad saadan kohe, aga puder jahtub muidu ära."

„Pole viga!" lõikas Fjodor Ivanovitš teravalt vahele. „Soojendame üles!"

Komissar tahtis veel midagi öelda, kuid vaadanud brigadiri pahasesse näkku, vaikis. Ta istus oma valgesse „Emkasse" ja sõitis abitööliste järele. Mina aga jäin masina-traktorijaama õhtuni.

Tol päeval nägin palju säärast, mille pärast mu süda kiskus valust kokku ja kurku kerkis hingemattev tomp.

Sisseseade mahalaadimise lõpetanud ja autobussid Leningradi tagasi saatnud, suundusid Fjodor Ivanovitš ja tema kaaslased välikööki juurde, mille jäätee staap oli saatnud. Kokk tõstis suure katla vaskkaane üles ja otsekohe täitus külm õhk hirsipudru lõhnaga. See aromaatne, meelitav, kuidagi eriliselt isuäratav lõhn oli näljastele töölistele piinav. Kuid nad ei tormanud üksteist tõugates katla juurde, ei sõimanud aeglast kokka. Vaikides seisid nad järjekorras, ja ainult silmade kuiv läige reetis nende suurt kannatamatust.

„Putru jätkub, seltsimehed!" lausus Fjodor Ivanovitš katlasse vaadates ja vidutas millegipärast silmi. „Jätkub kõigile. Kardan ainult, et puder meid endid nahka ei pane, seda tuleb näljaga ette."

„Tuleme toime!" hüüdis järjekorrast keegi käheda häälega. „Ei meiega juhtu midagi . . ."

„Ei, nii ei lähe," oli Fjodor Ivanovitš kindlalt vastu ja pöördus koka poole: „Anna igaühele pool katelokitäit, rohkem ära esialgu pane. Et oleks nagu kerge hommikueine moodi, aga edasi vaatame . . ."

Mitte kõik ei uskunud väliremonditöökojasse, eriti esimestel päevadel. Mida suudab teha käputäis kurnatud leningradlasi, olgu neil kuitahes kuldsed käed? Ega siis kiiret remonti vajanud ainult kümmekond autot, ainuüksi „kulakuks tunnistatud" masinaid oli üle saja. „Kulakuks tunnistatuteks" nimetati neid sellepärast, et nad seisid tee ääres järelevalveta ja et iga möödasõitev autojuht pidas oma kohuseks sealt midagi ära kasutada: üks võtab ratta, teine kruvib käigukasti lahti, ja vaatad, päeva pärast on autost ainult kere järel. Leningradi töölised on muidugi kuulsad oma oskuse ja visaduse poolest, käed rüpes nad istuda ei taha. Kuid kehv blokaaditoit on neid juba liiga välja kurnanud! Kui palju kulub veel aega, enne kui nad kas või natuke kosuvad ja täie jõuga tööle hakkavad? Jäätrass aga on viletsas olukorras, kõlblikke veovahendeid on üsna vähe . . .

Vahepeal hakkas väliremonditöökoda tööle. Varsti muutus mahajäetud masina-traktorijaama territoorium tundmatuseni, justkui oleksid siia uuesti traktoristid tulnud, et kevadkülviks masinaid korda seada.

Avar õu puhastati lumehangedest, igal pool seisid sirgetes ridades poolteisetonnilised. Liikuva elektrijaama mootor hakkas vilkalt mürisema. Töökojas kõlksusid haamrid, puur vingus kaeblikult, keevitusaparaat pildus siniseid sädemeid.

Siin töötati puhkepäevata, lõunavaheajata. Osa remonditöölisi läks lihtsalt ühiselamusse ja heitis riietega narile, nende asemele aga tulid puhanud seltsimehed. Ühiselamu sissekäigu juures rippus loosung: „Ära unusta Leningradi, tõsta tööviljakust!"

Ja võimatu sai võimalikuks.

Juba jaanuari lõpul oli Laadogal tunda leningradlaste kindlat kätt. Korras veoautode arv kasvas autopataljonides märgatavalt. Iga päev tuli trassile autosid, mis olid paar-kolm nädalat rikkis olnud.

Teine kord sain Fjodor Ivanovitšiga kokku Tihvini lähedal. See juhtus öösel, lagedal väljal. Tulin juhusliku autoga varustusbaasist. Autojuht, kes oli hiljuti Leningradis olnud, jutustas viimaseid uudiseid: jälle suurendati leivanormi, kaardi järgi antakse suhkrut ja võid.

Järsku märkasime eespool lõket. Selle ähmane tuli, mida tuule eest kaitses vana plekitükk, meenutas rahuaegset jahimeeste puhkepaika. Aga kust need jahisõbrad praegu Tihvini alla said? Ja mil.eks on siia lõke tehtud, kui taeva all luusivad saksa pommitajad?

„Need on remondimehed," ütles autojuht rahulolevalt ja peatas oma „Emka". „Töötavad öö läbi." Teeveerel seisis raske „Zis". Kolm lühikestes vattkuubedes võitlejat panid sellele ratast alla, aga lõkke ääres istus mees, kes neile aeg-ajalt midagi hõikas. Mehe nägu paistis mulle tuttav.

„Fjodor Ivanovitš? Kas tõesti teie?"

„Tema ise," vastas Gorbatšov rahulolematu häälega ja hüüdis meestele, kes rattaga õiendasid: „Mitte nii, poisid! Tõsta paremalt poolt kõrgemale, näed, poldid ei mahu sisse!"

Meie esimesest kohtumisest oli möödunud peaaegu poolteist kuud. Fjodor Ivanovitš ei olnud kosunud nagu paljud teised leningradlased, vaid oli jäänud veelgi kõhnemaks. See pani mind imestama. Teadsin, et jäätee staabil pole Leningradi remonditööliste jaoks millestki kahju ja autopataljonides, kuhu nad tulid, püüti kalleid külalisi võimalikult hästi toita.

„Kuidas tervis on, Fjodor Ivanovitš?" küsisin lõkke äärde istudes.

Gorbatšov vastas alles siis, kui ta oli veendunud, et mind sõidutanud autojuht aitas võitlejatel õnnetu ratta alla panna:

„Tervisel pole viga midagi, elada võib. Üks asi on ainult räbal, jalad vedasid alt, ei kanna . . . Istudes aga kaugele ei jõua, kallis seltsimees! Istun ja annan käske, aga minu abilised töötavad . . . Mis nad teha oskavad, sellega ole rahul."

„Peaksite ennast ravima, Fjodor Ivanovitš, pisut puhkama. Olete nädala hospidalis, ja lähebki korraga paremaks . . . Kas soovite, lepin sanitaarüksuses kokku?"

Fjodor Ivanovitš vaatas mind kuidagi imelikult, viivitas veidi ja hakkas ootamatult külma talve kiruma:

„On see mõni Leningradi talv? Olen peaaegu viiskümmend aastat ilmas elanud, aga sihukest külma ei mäleta . . . Justkui Arktikas!"

Mulle oli selge, et temaga ei tasu puhkusest ja arstimisest rääkida, ühtegi hospidali ta niikuinii ei lähe. Aga oli ka selge, et see inimene on raskesti haige, et iga teine oleks tema asemel juba ammugi siruli maas. „Mis iseloom see küll on?" mõtlesin ja otsustasin kohe, et sõidan esimesel võimalusel autoremonditöökotta, et Fjodor Ivanovitši lähemalt tundma õppida.

Sattusin remontijate juurde liiga hilja. Ühiselamust kanti õuel seisvale autole lihtsat puukirstu. Fjodor Ivanovitš oli surnud eelmisel päeval enne minu saabumist, jõudmata ära elada kahte

päeva, mis puudusid viiekümnest eluaastast. Ta suri lihtsalt ja kiiresti. Tõusis narilt, komberdas tuikudes töökotta, töötas tunnikese tööpingi taga, kiideldes, et ta tunneb ennast oivaliselt, ja kukkus tsementpõrandale maha.

„Suri sõnatult," teatas mulle Plotnikov ja kutsus mind matusele kaasa.

Pöördusime tagasi, olles Fjodor Ivanovitši kõrgele Laadoga kaldale maha matnud. Plotnikov vahtis jonnakalt teele, nagu oleks talle kõige tähtsam, et ta suudaks igast august mööda sõita. Autokastis istuvad remonditöölised kõnelesid oma asjadest. Endiselt sadas paksu lund.

„Ongi kõik!" lausus Plotnikov sügavalt ohates. „Gorbatšovide perekonnal on lõpp."

„Kuidas lõpp?" ei saanud ma aru.

„Jäädavalt... Juurteni maha raiutud," ohkas Plotnikov ja hakkas uuesti üksisilmi teele vahtima.

Masina-traktorijaama territooriumile tagasi jõudes hakkas igaüks oma asju ajama ja Fjodor Ivanovitši ei meenutanud enam keegi.

Alles hilja õhtul sain Plotnikoviga jutule. Ta istus pead käte vahel hoides laua ääres ja õõtsutas ennast kergelt nagu valutaksid tal hambad. Remontijate hommikune vahetus puhkas juba. Väsinud inimesed karjatasid unes, pomisesid midagi arusaamatut. Tuba oli köetud palavaks.

„Mida's veel jutustada?" küsis Plotnikov. „See on tavaline lugu, nüüd tuleb selliseid ette igal sammul. Pole midagi parata — sõda. Inimese elu on nagu pisike tuluke, puhu korraks, ja ongi kustunud, nagu poleks seda olnudki. Loodan ainult, et need tulukesed ei kustu asjata. Ei, ei kustu! Kui jõuab kätte võidupäev, siis ravime oma haavad terveks ja hakkame oma kalleid kadunukesi mälestama. Kõneleme neist kõik, kõik nii nagu oli. Aga kui meile pole seda määratud, siis mälestavad noored. Otsivad Fjodor Ivanovitši haua üles, panevad sellele mälestusmärgi südamliku pealkirjaga: selle kivi all puhkab Fjodor Ivanovitš Gorbatšov, kuldaväärt südamega inimene, kommunist. Igaüks, kes mööda läheb, võtab mütsi peast...

Olime Fedjaga ühe aasta mehed. Tantsisin tema pulmas ja tema oli minu omas piduperemeheks. Töötasime samas tehases, elasime samas majas. Juulis, kui hakati rahvaväge looma, läksime koos ennast kirja panema. Minul on tütar, pealegi väikese lapsega, Fjodor Ivanovitš aga võttis kaks poega kaasa. Pojad olid tublid, mõlemad kommunistlikud noored, lukksepad, nagu isagi. Tehti meile veidi õppust ja saadeti varsti eesliinile. Meile anti lõik Batetskaja jaama all. „Pidage vastu viimse veretilgani," öeldi, „ärge laske fašiste Leningradi!"

Hoobelda ma ei taha, aga rahvaväelased pidasid kõvasti vastu. Viis nädalat ei lasknud me vaenlast läbi.

Neis lahingutes langes Fjodor Ivanovitši vanem poeg — kahekümneaastane Sanjka. Langes kui niidetult, isegi oiata ei jõudnud. Kui valus see Fjodor Ivanovitšile oli, mõistate isegi. Niisugune löök isasüdamele, aga välja ei näita. Ainult näost tõmbus mustaks, raudne inimene...

Paar päeva pärast seda hakkasid fašistid peale tungima. Koidu ajal lendas kohale terve parv pommitajaid ja läks lahti... Ühed pilluvad pommid alla, teised ruttavad asemele — sakslased nimetavad seda lennuväe kontsentreeritud löögiks. Kolm päeva tambiti meie lõiku, tervet kohta ei jäänud kusagile.

Tundsime, et enam pole võimalik vastu pidada, aga taganeda ka ei saa — selja taga on Leningrad. Hoidsime hammastega maast kinni, ja kannatasime välja...

Taandumiskäsk tuli vastu õhtut, kui fašistid hakkasid meie diviisi sisse piirama. Tuli taganeda. Ega siis ometi vangi saa anda? Nutsime vihast, aga taganesime.

Siin saigi Fjodor Ivanovitši noorem poeg pihta. Kuulipildujavalang lennukilt niitis ta korrapealt maha. Isa kummardus ta kohale, pisarad veerevad endal mööda põski. „Koljake," sosistab, „Koljake!" ise aga oleks nagu aru kaotanud. Ümberringi lõhkevad pommid, fašistid võivad iga hetk rõnga sulgeda, iga minut on kallis...

Kiskusin siis Fjodor Ivanovitši surnud poja juurest ära ja tirisin ta väevõimuga metsa. Viin teda nagu last käekõrval, räägin igasuguseid asju, aga milleks siin sõnad — isegi ei tea...

Läheks pikale, kui hakkaksin sellest kõnelema, kuidas me piiramisrõngast välja murdsime, ja ega see suurt huvigi pakuks. Lühidalt, murdsime välja. Tulime Leningradi ja otsekohe endastmõistetavalt sõjakomissariaati. Seal kästi meid Fjodor Ivanovitšiga vabrikusse tagasi minna. „Te olete kaheksanda kategooria lukksepad," öeldi meile, „tootmistööl on teist rohkem kasu." Katsusime vastu punnida, Fjodor Ivanovitš tegi pisut käragi, aga asjata. Läksime tehasesse tagasi.

Edasi teate ise. Algas blokaad, leningradlastel oli toiduga kitsas. Fjodor Ivanovitši naine, minu vader Stepanida Zahharovna jäi voodisse, kui ta poegade surmast kuulda sai. Fjodor Ivanovitš katsus igatmoodi. Professorigi kutsus koju. Ise ei söö ega joo, kõik tassib naisele. Midagi ei aidanud. Naine sulab nagu vahaküünal. Lamab voodis, vahib lakke, ja vaikib, vaikib... Oleks või nutnudki ja pisaraid valanud, seegi oleks kergem olnud...

Detsembris, kuupäeva ei mäleta, ei ilmunud Fjodor Ivanovitš ühel päeval tööle. Olime mures, tahtsime teada, mis lahti on. Ikka ennekuulmatu lugu, et Fjodor Ivanovitš põhjuseta puudub. Pole sedasorti mees. Äkki näeme, tuleb. Nägu lubivalge, tuigub jalul. Mõistsin kohe, et Stepanida Zahharovnaga pole asi korras.

Nii see oligi: ta oli ööse1 surnud. Kutsus enne lõppu mehe ja sosistas talle: „Pea meeles, Fedja, kes meie õnneliku elu hävitas . . ."

Viisime Stepanida Zahharovna surnuaiale. Olime kelguga teel terve päeva. Fjodor Ivanovitši ma üksi koju tagasi ei lasknud, võtsin enda juurde kaasa. Mis on mehel tühjas kodus teha? Igasuguste mälestustega ainult asjata südant piinata . . .

Varsti kutsuti meid patrei rajoonikomiteesse. Kogunes inimest nelikümmend, vabatahtlikud Laadogale. Sekretär kirjeldas olukorda, hakkas kõnelema, kuidas leningradlased loodavad „elu teele" ja millised raskused on siin autode remontimisel. „Kas parteiline ülesanne on teile selge?" küsis sekretär. Fjodor Ivanovitš tõusis püsti. Ei mäleta, mis ta tol korral just täpselt ütles, aga mõte oli järgmine: seletada pole tarvis, seltsimees sekretär, teeme kõik mis vaja . . .

Ülejäänu toimus teie silmade all. Fjodor Ivanovitš töötas ööd ja päevad, ei andnud endale terakestki armu. Korda kolm käidi talle hospidaliga peale, ükskord taheti isegi sundkorras saata, kuid Fjodor Ivanovitšiga ei saa nii kergelt hakkama . . ."

Plotnikov vangutas korraks pead ja pööras jutu järsku mujale . . . Siis tõusis laua tagant püsti, pani vattkuue selga ja mütsi pähe:

„Lähen vaatan, kuidas töökojas on . . ."

Astusin Plotnikovi kannul õue. Masina-traktorijaama töökojast kostis müra nagu päise päeva ajal.

5

„Kui sa ei taha haletsusväärsesse üksindusse sattuda, siis võitle koos sind ümbritsevate inimestega. Niisugune on Leningradi eluseadus. Siis jäävad kõik sinu isiklikud hädad tagaplaanile."

Karmil talvisel Laadogal töötasid meestega võrdselt ka naised. Autojuhtidena, liikluseregulee rijatena, ladude arveametnikena, sanitaridena ja arstidena jagasid nad meestega kõiki rindeelu viletsusi.

Novaja Ladogasse, kus asus jäätrassi staap, tuli kord kiri. See oli pealtnäha kõige tavalisem sõjaaegne kolmnurk, mida neil aastatel kandsid laiali kõik rinde- ja tagalapostiljonid. Muidugi ilma margita, muidugi niisugusel kehval paberil, mida muidu kasutatakse pakkimiseks, ja muidugi teel märjaks saanud, mistõttu lillad tähed olid laiali valgunud ning sulasid üksteisega kokku. Ainult kirja aadress oli isegi tolle aja kohta

liiga lakooniline. Kõigest neli sõna: „Laadoga järv, seltsimees Pissarenko."

Kuid trassi staabis ei imestatud sugugi. Elatanud leitnant, kes oli tulnud paranejate pataljonist ja juhtis tol ajal kantseleid, võttis paksu paki hulgast kirja, keerutas seda sõbralikult naeratades käes ja kutsus siis esimese ettejuhtuva autojuhi oma laua juurde:

„Kas sa seitsmendast kilomeetrist mööda sõidad? Vii kindlasti kätte ja vaata, et sa ära ei kaota . . ."

Kiri leidis samal päeval oma adressaadi — Olga Nikolajevna Pissarenko ehk „seitsmenda kilomeetri perenaise", nagu teda Laadogal kutsuti.

„Kulla õeke!" seisis kirjas. „Veel kord aitäh sulle kõige eest, mis sa minu heaks tegid. Tunnen ennast täiesti hästi. Eile võeti kipsmähis ära, paari nädala pärast lubatakse välja kirjutada. Lähen uuesti lahingusse ja püüan võidelda hästi. Soovin sulle head tervist ja õnne elus. Ära ole minu peale pahane, et ma ägeduses su vastu jäme olin. Õigust öelda ei uskunud ma suurt sinu nõrgakese jõudu. Mõtlesin, et sa hukkud minu pärast ilma asjata, parem juba surra üksi . . ."

Selle kirja lugu on kaunis huvitav. Kuid enne, kui seda jutustada, tuleks siiski selgitada, kuidas Olga Pissarenko Laadoga järvele sattus ja miks teda „seitsmenda kilomeetri perenaiseks" kutsuti.

Elas kord Leningradis tütarlaps. Niisugune nagu tuhanded teisedki. Alati rõõmus helk suurtes hallides silmades, lohuke lõuaotsas. Naeruhimuline, kange tantsupidudel käija, ja mis seal salata, pöörane moenarr.

Elas muret ja vaeva tundmata. Tema jaoks algas suurepäraselt ka see unustamatu juunipäev, pimestavalt päikseline, kirgas, Leningradi laiuskraadil ebatavaliselt sinise taevavõlviga. Varahommikul, ennast puhkepäeva puhul üles ehtinud, sõitis ta sõpradega Kirovi saartele. Päevitati, hullati, kostitati üksteist jäätisega. Siis võeti nõuks rohelisel pargimurul võidu joosta. Selle eest said nad pahastelt pargivalvuritelt noomida.

Äkki vaikis reproduktorites muusika, nägudelt kadusid rõõmsad naeratused, otsekui oleks päike päise päeva ajal looja läinud.

Sõda!

Järgmisel päeval, hommikul, kui kell oli vaevalt kaheksa, jooksis Olga rajooni sõjakomissariaati. Seal paukusid vahetpidamatult rasked uksed, tirisesid öö jooksul kähisema hakanud telefonid, askeldati ja õiendati. Keegi, absoluutselt mitte keegi ei pööranud Olgale tähelepanu. Siis ruttas ta komsomoli rajoonikomiteesse, sealt Punase Risti rajoonikomiteesse ja sai lõppude lõpuks oma tahtmise.

Nädala pärast algasid õppused. Velskrite kursused olid lühi-

ajalised, sõjaaja lühendatud programmiga. Tütarlapsed tormasid otse klassist praktilistele õppustele sidumistuppa või raskete haigete juurde öövalvesse.

Tankiroomikutest kurjakuulutavalt tümisedes lähenes rinne Leningradile. Öösiti lõõmasid purpurpunased tulekahjud, huilgasid õhuhäiresireenid, linna tänavatel ja väljakutel lõhkesid rasked fugassmürsud.

Ühel septembripäeval, kui leningradlased ehitasid Narva väravate juures barrikaade, komandeeriti Olga Ringkanali juurde hospidalisse tööle. „Õpi, tütarlaps, käigu pealt," ütles talle kursuste ülem, „ja ära karda, harjud varsti."

Pori täispritsitud sanitaarautod signaliseerisid kannatamatult hospidali värava juures. Neid saabus igasugusel ajal, alati täistuubitud, sundides unustama puhkuse ja enda isiklikud hädad.

Küll oli Olga Pissarenkol tol ajal palju tööd! Tuli aidata operatsioonisaalis, istuda hommikuni surija päitsis, asjatult imele lootes, olla varudoonor, kes on valmis verd andma valvekirurgi esimesel märguandel, kanda haavatuid keldrisse, kui pommitamine algab, ja tagasi palatisse, kui signaal häire lõppu kuulutab. Kõike ei jõua vist üleski lugeda.

Kuid see ei olnud veel kõige raskem. Kord vaiksel koidueelsel tunnil kukkus pomm hospidali naabruses asuvasse elumajja. Arstid ja õed tormasid kannatadasaanuile appi.

Mööda lõhutud treppe, pilkases pimeduses kivihunnikutele komistades tungisid nad purustatud korteritesse. Maja võis iga minut kokku variseda, kibe tsemenditolm torkis silmi, marraskil sõrmed põlesid kui tules. Vaatamata kõigele ronisid nad astmelt astmele, kuni kõik haavatud olid rusude alt välja kantud.

Sel ööl sai Olga Pissarenko lahinguristsed. Ta mõtles, et miski ei või olla raskem kui see Leningradi pommitamise öö. Kuid seegi katsumus ei olnud veel kõige hirmsam.

Novembris kutsuti Pissarenko rinde sanitaarvalitsusse ja saadeti Laadoga järvele.

„Hakkate tööle sanitaartelgis jäätrassi seitsmendal kilomeetril," öeldi talle, kui ta Novaja Ladogasse saabus. „Töö on keeruline, aga te peate sellega hakkama saama . . ."

Jah, see oli keeruline töö. Eriti neiule, kes oli sündinud ja üles kasvanud Andižani kuuma taeva all, kus inimestel on ähmane ettekujutus säärastest asjadest nagu pakane ja jääpangad.

Neli ja pool kuud, mis Olga Pissarenko veetis üksikus presenttelgis jäälagendikul, sisaldasid endas kõike: meeleheidet, pisaraid, isegi arga põgenemiskavatsust ja distsipliinile sülitamise meeleolu. Aga Pissarenko ei põgenenud, ei andnud hetkelisele nõrkusele järele. Uustulnuka meelekindlusetus andis vähehaaval maad karastatud võitleja eneseusaldusele ja külmaverelisele

asjalikkusele. Kuid kõige enam aitas arusaamine, et see ülesanne, mille väejuhatus talle usaldas, on väga tähtis.

Kord astus Pissarenko telki sisse jäätee komissar. Järvel möllas tavaline tuisk. Sissekäigu kohal põles ähmaselt latern.

„On sul siin õudne?" küsis komissar, kuulates tormi metsikut möirgamist.

„Aga muidugi," tunnistas Olga puhtsüdamlikult. „Mõnikord on nii jube, et tahaks ema appi hüüda . . ."

„Pole midagi parata, tarvis on!"

„Tarvis," nõustus neiu.

Sanitaartelgid olid „elu teel" tillukesteks soojuse-oaasideks keset jääkõrbe.

Ööl ja päeval kanti Pissarenko juurde haavatuid, külmavõetuid, lahvandustesse uppunuid, raskel teel väsinuid. Ja igaüks vajas abi.

Veel rohkem oli lihtsalt tule peale sisseastujaid. Nad võtsid ahju ääres istet, jõid ruttamata oma tassikese keedetud vett, lastes endasse mõnuga hinnalist soojust imbuda, ja läksid või sõitsid edasi, et jätkata oma tööd.

Algul kirjutas Olga kõigi nimed üles, kes tema telgis käisid, siis tegi lihtsalt risti paksu üldvihikusse, hiljem aga läks sassi ja lõi statistikale käega. Kas see pole siis ükskõik, kui palju neid oli? Olulisem on, et igaüks saaks seda, mis tal vaja.

Olga ei unusta kunagi oma kannatusi esimestel päevadel. Alustada kas või sellest, et tavaline sõjaväetelk, mille ta tõi seitsmendale kilomeetrile, ei tahtnud kuidagi talle määratud kohal püsida. Tuulel tarvitses puhuda ainult natuke tugevamini, kui juba telk hakkas kõikuma.

Appi tulid möödasõitvad autojuhid. Nad õpetasid Pissarenkole seda kunsti, kuidas presendiääri jää sisse külmutada, ja kuhjasid igasse külge lumest kaitsevallid.

Aga telgi sissepääs? Telgiukse õhuke eesriie ei kõlvanud kolmekümnekraadise külma käes, tuli välja mõelda midagi soliidsemat. Jällegi aitasid autojuhid. Nad tõid kusagilt tühja maja küljest ukse ära, seadsid telgi ette ja ehitasid puust esiku. Põrandale raputati paksult oksi.

Kuid kõige raskem oli kütmisega. Soe ja külm on lepitamatud vaenlased. Niipea kui ahi kuumaks läks, hakkas jää sulama ja telk oli vett täis. Meeleheitel kustutas Olga tule, aga siis astus oma õigustesse jäine külm.

Sel korral leidis ta väljapääsu ilma teiste abita. Ahi pandi tühja bensiinivaadi peale. Tõsi küll, telgi alumine osa jäi külmaks, see-eest aga soojenes ülemine osa küllaldaselt. Haavatutele ja haigetele ehitati kõrged narid, seal oli alati soe.

Seitsmendat kilomeetrit loeti jäätrassil ohtlikuks lõiguks. Igapäevane pommitamine ja tulistamine olid siin harilikuks asjaks. Juhtus ka seda, et mürsud lõhkesid sanitaartelgi lähedal. Ühel

hommikul kukkus raske mürsk otse sissekäigu ette, aga ei lõhkenud õnneks.

Olga Pissarenko peamine töö algas tuisuga. Otsides oma järjekordseid ohvreid, luusis neil tundidel järvel ringi valge surm.

Tuisuga ei tohtinud oodata, kuni inimesed end sinu juurde telki soojendama tulevad, vaid tuli endal neile vastu minna, ise külmunuid otsida. Väga raske on väljuda soojast telgist lumevihurite kätte! Siin ilmneb inimese tõeline iseloom. Kui su vaim on nõder, kui su enda rahu on sulle ilmas kõige kallim, siis ei saa hukkujate otsimise peale mõeldagi.

Sageli pöördus ta pärast paaritunnilist asjatut ringiekslemist kedagi leidmata tagasi, ise surmani väsinud, üdini läbikülmunud. Mõnikord paistis talle, et ta ise otsekohe külmub, et pole enam jõudu otsimist jätkata. Ometi läks ta iga kord halva ilmaga välja.

Nõrkusele ei tohtinud alla vanduda. Üks juhtum veenis Olgat selles, jättes südamesse raske tunde, et ta on oma kohust halvasti täitnud.

Kogu öö keerutas järvel tuisk, vaibudes alles koidikul. Hommikul telgist välja astudes nägi Olga lumel ärakülmanud naise laipa. Surnukeha lamas telgi lähedal, kõigest mõni samm lahutas õnnetut päästvast soojusest . . .

Veebruari keskpaiku puhkes Laadoga järvel lumetorm. See kestis kolm ööpäeva, peatades kogu transpordi.

Trassil anti lahinguhäire. Hädasolevaid autojuhte läksid päästma kõik, kes suutsid labidat käes hoida.

Jäätee staabist helistati Pissarenkole.

„Torm tabas järvel suuskurite rühma," hoiatas teda dispetšer. „Inimesed peavad olema kusagil teie telgi piirkonnas, üheksanda ja seitsmenda kilomeetri vahel. Olge valmis, võib-olla tuleb . . ."

Mis nimelt tuleb, dispetšer ei jõudnudki öelda, side katkes. Kuid see oli sõnadetagi selge.

Öösel, hädaliste otsingult tagasi pöördudes, eksis Olga teelt. Asjata keeras ta kord ühele, kord teisele poole, asjata vahtis ta pimedusse. Telk oli kusagil lähedal, aga katsu teda üles leida, kui midagi ei näe . . .

Säärastel juhtudel on kõige õigem jõudu säästa. Häda sellele, kes väsib, kes ei oska hinge tagasi tõmmata, tuule eest kas või kümneks minutiks varjule pugeda.

Olga märkas eespool jääpankade kontuure. Lähemale jõudes sai ta aru, et see on fugasspommi lõhkemisest tekkinud suur auk.

Siin polnud raske leida tuulevaikset kohta. Olga pidi just tuule eest varjule minema, kui kuulis äkki kellegi oigamist.

„Kes siin on?" küsis ta, tõmmates sinelitaskust püstoli välja. Tol ajal võis Laadogal ette tulla igasuguseid kohtumisi.

Keegi ei vastanud. Näidates elektrilambiga tuld, käis ta ettevaatlikult ümber pommiaugu.

Kahe jäämügariku vahel, mis moodustasid süvendi, lamas lummetuisanud võitleja. Tá oli meelemärkuseta. Tema kõrval vedeles murtud suusk.

Olga võttis pudeli, mida ta otsingutel alati kaasas kandis. Mõni lonks piiritust tõi mehe teadvusele.

„Kas käia suudad?" küsis Olga.

„Ei. Jalg valutab, nähtavasti paigast ära . . ."

„Aga katsu siiski."

„Katsusin, õekene, ei tule välja."

„Jäid omadest maha?"

Suuskur noogutas pead. Olga kompas tema jalga. Luumurde moodi. Vaevalt suudab noormees omal jõul liikuda.

Pealegi ei teadnud Olga isegi, kuhupoole minna. Kuid minna tuli, ja kiiresti. Ega nad saa selle pommiaugu ääres niikaua istuda, kuni tuisk lakkab.

„Jäta mind, õeke," lausus suuskur. „Jäta, palun sind, ära näe asjata vaeva . . ."

Olga vaikis. Suuskur oli suure kasvuga, Olgast pea jagu pikem. Ta oli passiivne, nagu ei puutuks see kõik temasse.

„Võta mul ümbert kinni!" ei kannatanud neiu välja, kui suuskur tervele jalale tõusis. „Mitte nii! Õlgadest! Võta õlgadest kinni! . . ."

Neiu kandis oma rasket koormat vapralt, kuigi oli ise selle all küürus. Iga kümne sammu tagant pidi ta puhkama. Nüüd ei tundnud Olga ei külma ega jäiseid tuuleiile.

Suutmata edasi minna, kukkusid nad mõlemad mitu korda. Ülestõusmine oli raske ja vaevaline.

„Jäta juba!" lausus suuskur loiult. „Nagunii ei tule sest midagi välja!"

Olga ei vastanud. Milleks need jutud, niigi jääb tal hing kinni, süda taob, nagu tahaks rinnust välja hüpata. Aga suuskur muutus ootamatult tooreks ja hakkas sõimama:

„Jäta mind rahule! Jäta rahule, saatanahing!"

„Ära karju! Näed ju, mul on niigi halb . . ."

Seepeale hakkas suuskur rabelema, tõukas neiut kõigest jõust eemale, pomises läbi pisarate:

„Ma ei taha su abi! Ei taha!"

Olga keelitas teda: leiame tee telgi juurde, rabeleme valge surma käte vahelt välja, vaja ainult kannatust.

Ta vedas suuskurit jälle seljas, ise kohutava raskuse all hingeldades, kukkus näoli lumme, tõusis uuesti.

Kui ta lõpuks nägi tuld laternas, mis halva ilmaga tema telgi sissekäigu juures rippus, oleks ta rõõmu pärast peaaegu karjunud.

Päästetud!

Juba ruttavad vastu rõõmsad sanitarid, juba võtavad nad minestanud suuskuri sülle ja talutavad Olga endagi sooja kätte.

Päästetud! Jõudsid kohale!

Aga see polnud veel kõik. Suuskur jäi kopsupõletikku. Ta vähkres sonides naril, kiskus särgi seljas lõhki, kisendas midagi hirmsa, kähiseva häälega.

Olga ise püsis vaevu jalul. Tal käisid külmavärinad, kogu keha oli tinaraske. Ometi ei pannud ta enda haigust tähele ega lahkunud enne haige juurest, kui arst tuli talle sanitaarautoga järele.

Nädal aega pärast lumetormi juhtus uus õnnetus: mõned vaenlase lennukid tulid seitsmendat kilomeetrit pommitama. See sündis keskpäeval, selge päikesepaistelise ilmaga.

Jooksnud telgist välja, et haavatuid aidata, tabas Olgat plahvatuslaine. Kukkudes lõi ta pea kõvasti vastu teravat jääpanka.

Pommitamine kestis kaua. Lennukid pikeerisid kokkukuhjunud veoautosid, heitsid väikseid pomme, tulistasid autojuhte kuulipildujatest.

Toibudes märkas Olga, et jääl lamab surnuid ja haavatuid. Ta püüdis tõusta, kuid kukkus uuesti. Silmade ees läks pimedaks, kuklas oli tuim valu, süda kippus pahaks minema.

Aga Olga sundis end tõusma. Haavatud jooksevad ju verest tühjaks. Kes peaks siis neid päästma, kui mitte tema?

Kuni sanitaarauto kaldalt kohale jõudis, suutis ta kolmele autojuhile sideme teha.

Seitsmendale kilomeetrile sõitnud kirurg nõudis, et ka Olga raviks end hospidalis.

„Teil, Olga Nikolajevna, on vaja end koguda, on tarvis pisut puhata," ütles kirurg. „Lamate meil päeva kolm ja tulete siis oma telki tagasi."

Mis seal salata, Olga oleks tahtnud väga puhata ja välja magada. Ja siiski ta keeldus minemast, öeldes, et tunneb ennast hästi. Ta ei tahtnud isegi endale tunnistada, et kardab kiusatust. Tarvitseb ainult sooja hospidalipalatisse sattuda, tarvitseb kas või ainult natuke inimese moodi elada, ja juba on võimatu siia seitsmendale kilomeetrile tagasi pöörduda.

Kevadel, enne jäätrassi sulgemist, ootas Olgat kaks suurt rõõmu.

Ühes soldatite muldonnis Laadoga läänekaldal peeti parteikoosolekut.

„Pissarenko, Olga Nikolajevna, sõjaväevelsker, töötab sanitaartelgis seitsmendal kilomeetril," luges roodu partorg kiirustamata ankeeti ette. „Soovitused minult ja komissarilt. Missugused on küsimused seltsimees Pissarenkole?"

„Tunneme!" ütlesid kommunistid. „Mis seal küsida. Vastu võtta!"

Nii sai Olga Pissarenkost kommunist. Ta oli selle kõrge nimetuse tööga ära teeninud.

Peaaegu samal ajal saabus jäätee staapi rinde sõjanõukogu käskkiri Olga Pissarenko autasustamisest Punalipu ordeniga.

Neil päevil jõudis kohale ka see kiri, millega algas jutustus seitsmenda kilomeetri perenaisest, kiri imestamisväärselt lakoonilise aadressiga: „Laadoga järv, seltsimees Pissarenko."

KAHEKSAS PEATÜKK

1

„Milline õnn! Rõõm, pääsemine — leib! Läksin kella poole neljast järjekorda ja jõudsin koju päeval, kakskümmend minutit enne üht. Seisin ilma igasuguse lootuseta, kuid muidu oleksime hukkunud."

Leningradi suunda loeti „elu teel" muidugi otsustavaks. Pidevast veosevoolust Kobona—Ossinovetsi marsruudil olenes kõik, nii linna kaitsmine kui ka tema elanike päästmine. Iga jahukott lõi nagu veel ühe naela fašistide lootuste puusärki.

Kuid tee on tee ja oleks olnud pillamine loobuda kõigist eelistest, mida see sissepiiratutele anda võis. Miks mitte kasutada autotransporti ka vastassuunalisteks vedudeks? Milleks leppida masinate tühisõitudega?

Vajadus vastassuunalisteks vedudeks Leningradist „Suurele maale" tekkis alates jäätrassi esimestest päevadest. Alguses tühised, arglikud ja juhuslikud, kasvasid need veod pidevalt, muutudes talve lõpuks võimsaks veosevooluks, mis otsustavast suunast jäi ainult pisut maha.

Juba detsembris andis Jäätee Valitsus välja käskkirja, milles avaldati põhilised autotranspordi kahesuunalise liikumise eeskirjad. Sest ajast peale ei olnud ühelgi läänekaldalt väljasõitval autojuhil lubatud sõita tühja masinaga. Tõid leningradlastele toiduaineid, siis võta ka tagasiteel mingi koorem peale. Tühisõit oli kategooriliselt keelatud.

Blokeeritud Leningradi aktiivne osavõtt meie maa elust on üks imetlusväärsemaid lehekülgi Leningradi epopöas.

Kus on seda enne nähtud, et vaenlase jõukudest sissepiiratud, nälgiv ja külmetav linn oleks oma riiki materiaalselt abistanud? Ja mitte sümboolselt, vaid tegelikult? Maailma ajaloos ei ole varem niisugust asja ette tulnud. Esimest korda tegi seda Leningrad.

Juba enne blokaadi algust evakueeriti linna tehastest ja vabrikutest kõige väärtuslikumad tööstusseadmed. Suure täpsusega tööpingid, elektriahjud, vooluliinid — kõik monteeriti lahti tagalasse saatmiseks.

Evakueerimise lõpuleviimiseks ei jätkunud aega, vaenlane lõikas läbi kõik raudteeliinid. Sorteerimisjaamades seisis üle kahe tuhande vaguni ja platvormi, mis olid täis suure jõudlusega tööstusseadmeid. Terved ešelonid, mis olid formeeritud peamistes rindelõikudes, seisid tagavarateedel, kuna nad ei jõudnud blokaadirõngast välja tungida. Vaenlase pommilennukid ei puudutanud seda vara, sest fašistid lootsid selle tervelt kätte saada.

Jäätrass aitas tööstusseadmeid „Suurele maale" toimetada. Tööpinkidega laaditud raudteekoosseisud saadeti Ladožskoje Ozero jaama, kus spetsiaalsed taglasekomandod need autodele ümber laadisid.

Peaaegu viisteist tuhat mitmesuguse profiiliga ja väga mitmesuguseks otstarbeks ettenähtud tööpinki veeti talvekuudel üle Laadoga. Siberi ja Uraali avarustel, Volgamaal ja Kaug-Idas olid nad rindele suureks abiks.

Värvilised metallid, mis veeti vaenlase poolt sissepiiratud Leningradist välja, aitasid tublisti meie maa kaitsetööstust. Leningradi tehastes leidus mitmeid tuhandeid tonne vaske, inglistina, seatina, molübdeeni. Seda vara kogusid sõjaväejuhatuse poolt määratud eribrigaadid. Üle järve õnnestus toimetada rohkem kui viis tuhat tonni värvilisi metalle.

Oma tööd jätkas ka Leningradi tööstus, kuigi blokaad sundis tootmise mastaape vähendama. Kannatades kohutavat puudust, olles ilma kütuseta, ilma elektrienergiata, töötasid Lenini linna töölised isegi kurjakuulutaval näljatalvel rinde jaoks.

Jäätanud tsehhides valmistati käsitsi toodangut, mis oli rindele ja meie maale eluliselt vajalik. Nii valmistati generaatoreid, avioseadmeid, raskekuulipildujaid, väliraadiojaamu, telefoniaparaate, elektriarmatuure, soomustorne. Esmajärjekorras rahuldati muidugi Leningradi rinde ja linna enda vajadusi, kuid küllalt palju oli ka „võõraid" tellimusi. Kõik need tooted veeti samuti üle Laadoga.

Enne sõda oli Leningrad ainus arstiriistade tööstuse keskus. Kõik meie maa kirurgid olid harjunud kasutama Leningradi marki kandvaid instrumente. Leningradis valmistatud raviseerumid ja vaktsiinid läksid tuhandetesse haiglatesse.

Isamaasõja rinnetel hargnevate määratu suurte sõjaliste operatsioonide tagajärjel kasvas vajadus arstiriistade ja ravipreparaatide järele mitmekordseks. Blokeeritud Leningrad ei suutnud endastmõistetavalt seda täielikult rahuldada, aga seegi, mis meditsiiniliste tarvete tööstuse töölised tegid, väärib suurt lugupidamist.

Talve jooksul vedasid Laadoga autojuhid „Suurele maale" peaaegu kakssada tonni keerulisi kirurgilisi seadmeid. Niisuguse koormaga autodele anti „roheline tänav". Nad läbisid jäälõigu kõige suurema kiirusega, spetsiaalselt eraldatud hävitajate kaitse all. Parimatele autojuhtidele usaldati Leningradis valmistatud arstiriistade ja ravivaktsiinide vedu, nii vähendati hinnaliste koormate juhusliku kaotsimineku riski.

2

„Isale anti töölt puuliimi. Seda tuleb kaua leotada, seejärel pipra ja loorberilehega keeta. Saab hea süldi."

Läänekalda laos sattus leitnant Harlamovile rahutu amet.

Teistel laoülemate abidel, kes olid samasugused leitnandid, kahe kupuga õlakutel, ei olnud vaja pead murda. Võta autojuhtidelt jahu või lihakonservid vastu, loe kohtade arv ära ja lepi kohe raudtee dispetšeriga toiduainete Leningradi saatmise suhtes kokku, ja ongi kõik. Selge, arusaadav, ei mingit muret.

Harlamovi hooleks olid veosed, mis saadeti Leningradist välja. Neid veoseid, mis olid alati kiired, alati tähtsad ja erakorralised, oli väga palju. Selliseid asju saabus lattu peaaegu iga päev ja nende virnad aina kasvasid. Neid veeti autodel ja rongidel, suurte partiidena ja üksikute kastidena.

Katsu siin orienteeruda, mida saata esimeses järjekorras: Kirovi tehase freespinke või kaheksateistkümnenda sajandi haruldaste gravüüride hinnalisi kollektsioone, mis olid saadetud Vene muuseumist? Viivitad freespinkidega — on halb, lükkad edasi gravüüride saatmise — pole ka hea.

Peaaegu igal hommikul öeldi Harlamovile, et tema jaoks vabu autosid ei ole, need olla kõik evakueerimispunkti sõitnud. Ja siin ei olnud juba midagi parata, jookse või peaga vastu seina. Isegi erakorralised veosed ei olnud võrreldavad elavate inimestega, kes ootasid järvest üleviimist. Inimesed tuli evakueerida väljaspool igasugust järjekorda.

„Täna te siis vabu masinaid ei anna?" küsis Harlamov lootusetu häälega, püüdes kogunenud asjade ähvardavalt kõrgetele virnadele mitte vaadata. „Aga kuidas jääb numismaatikaga?"

„Mis numismaatikaga?" imestas pataljonikomandör.

„Vanad mündid, noh, tulid Ermitaažist . . ."

„Ega mündid leiba küsi!" katkestas pataljonikomandör järsult.

Lisaks kõigele tüütasid Harlamovit ega andnud talle hingerahu igasugused esindajad ja volinikud. Üks, karmi näoga mees vanamoelises pekešis, nagu neid kanti kodusõja ajal, nõudis teetanusevastaste seerumipudelite saatmist „Suurele maale", vihjates paljutähendavalt, et sellest olenevat haavatud võitlejate elu, ja et leitnant, kui ta ei taha neid hukutada, peab kiirustama. Teine, enne veel kui oli teelt tulles sooja saanud, hakkas ägedalt selgitama Fedotovi maalide suurt kunstilist väärtust, kutsudes leitnanti pärast sõda muuseumi, et see võiks selles ise veenduda.

„Öeldi ometi selgesti, et täna transporti ei saa," tõrjus Harlamov, kes oli kannatust kaotamas. „Ei saa! Kõik autod on inimeste üleveoga kinni . . ."

Kuid esindajad ei jäänud rahule, rääkisid aga oma juttu edasi. Harlamov ei pidanud vastu ja sammus koos nendega laadimisestakaadi juurde, et leida mõnd juhuslikku autot.

Just ühel niisugusel õnnetul hommikul, kui Harlamovile oli jälle keeldutud autosid andmast, peatas teda estakaadi juures pikk, külma käes lõdisev vanamees, kes kandis rebasenahkset kasukat ja piibrinahast äärisega sametmütsi. Peale selle oli ta naiste kombel valge sulgpehme rätikuga ümber mässitud.

„Tungiv palve, seltsimees ülem," ütles vanamees, osutades sõrmega kahele pikergusele vineerkastile, mis olid just raudteeplatvormilt maha võetud. „Täiesti eriline, ekstraordinaarse tähtsusega . . . Tahaks saata otsekohe, viivitada on liiga riskantne."

„Mis teil seal on?" küsis Harlamov. „Jälle kunstivarad?"

„Ei, seltsimees ülem, need on krokiid," vastas rebasenahkses kasukas vanamees tähtsalt. „Kangelasliku töö ja uskumatute jõupingutuste vili, kui võib selliselt väljenduda, minu seltsimeeste — arhitektide kollektiivne töö . . ."

Tõtt-öelda leitnant Harlamov ei teadnud, mis need krokiid on ja milleks nad on, aga küsida millegipärast häbenes.

„Võtan abinõud tarvitusele," lubas ta. „Võib-olla saadame täna ära."

„Ega te ei peta, seltsimees ülem?"

„Saadame ära, saadame ära. Võite kindel olla."

Kohe pärast seda kutsuti Harlamov laoülema juurde koosolekule. Selle järel kontrollis ta tükk aega Viiburi poole tehastest saabunud uue seadmetepartii dokumente, siis võttis vastu vaguneid värviliste metallidega ja rahmeldades unustas ta lõppude lõpuks oma lubaduse.

Öösel hakkas jälle tuiskama. Vallandanud oma hiilgavad sabad, tantsisid laoplatsidel taltsutamatud lumekeerised. Kalda

kõrgete mastimändide vahel keerutas metsikult läbilõikav põhjatuul.

Igaühele oli selge, et sel ööl on autosid vaevalt oodata. Kasutades hingetõmbeaega, otsustas Harlamov oma isiklikke asju korraldada. Tuleb lõpuks emale kiri kirjutada. Juba kaks nädalat pole selleks mahti olnud.

Harlamov ei jõudnud ennast veel ahju ääres sisse seada ja paberit laualegi panna, kui juba uksele koputati.

Sisse astus mees rebasenahkses kasukas. Ta raputas ukselävel kaua lund ja vidutas autolaterna heleda valguse käes poolpimedaid silmi.

Harlamov jälgis teda vaikides ja mõtles nukra eelaimdusega: „Ka see hakkab kohe sõimama, tema kastidega kukkus halvasti välja." Kuid vanamees oli häälestatud leplikult.

„Suurepärane ilm täna, seltsimees ülem," lausus ta ahju juurde astudes. Leitnandi imestunud pilku märgates lisas: „Pole lennuilm, ütlen ma, võib loota, et pommitamist ei tule . . ."

„Teie kastid saadame homme, nendega ei juhtu midagi!" ruttas Harlamov kinnitama. „Ausõna, saadame! Te nägite ju isegi, et juhuslikku transporti polnud . . ."

„Eh teid, noormees!" vangutas vanamees etteheitvalt pead. „Kui te oleksite taibanud, mis kastid need on, oleksite masina leidnud . . . Oleksite kas või maa alt välja toonud, vannun . . ."

„Aga mis need teie krokiid on?" tundis Harlamov huvi. „Miks peab neid saatma esimeses järjekorras?"

„Kas Leningradis olete käinud?" küsis vanamees vastuse asemel.

„Olen."

„Kaasani kirikut olete näinud? Või Smolnõi propüleed?"

„Olen näinud. Aga mis siis?"

„Näete, kallis seltsimees ülem. Kui fugasspomm, milles on tuhandeid kilogramme lõhkeainet, langeb tavalisele elumajale, on see muidugi suur õnnetus. Kui see pomm aga satub näiteks Kaasani kirikule, siis muutub õnnetus peaaegu parandamatuks. Maja võib uue ehitada, endisest veel ilusama ja mugavama, aga kunstiteost pole alati võimalik varemetest üles ehitada. Jah, kahjuks kaugeltki mitte alati. Võib juhtuda, et ta hävib jäljetult ja järgnevad sugupõlved on nagu paljaks röövitud . . ."

„Arusaadav," sõnas Harlamov pikkamööda. „Aga mis teie krokiidel sellega tegemist on?"

„Krokiideks nimetatakse jooniseid."

Harlamov hakkas taipama. Aga see, mis ta järgnevalt kuulis, tegi teda päris nõutuks. Ta needis südames oma unustamist.

Lugu, mille rebasenahkses kasukas vanamees talle jutustas, oli väga lihtne ja ühtlasi väga ebatavaline, nagu kõik see, mis tol ajal Leningradis sündis. See oli jutustus inimhinge kohusetundest, ustavusest ja kaunidusest.

1941. aasta septembris hakkas fašistide lennuvägi blokeeritud linna iga päev massiliselt pommitama. Kurjakuulutavad „Junkersite" parved ilmusid Leningradi kohale nii pimedatel tähitutel öödel kui ka koidikul ja päeva ajal. „Psüühilised" õhuhäired, mis kestsid mõnikord kümme tundi vahetpidamata, muutusid leningradlastele tavalisteks. Reproduktoritest kostis metronoomi tiksumine, kuid häire lõppu kuulutavat signaali ei tulnud ega tulnud. See tähendas, et pommitajad tiirlevad üksteist välja vahetades endiselt linna kohal.

Sakslased pommitasid enamasti huupi, pildudes raskeid fugasspomme, kuhu juhtus.

Vangilangenud lendurilt, ennasttäis tedretäheliselt noorukilt, kellel oli rinnas kaks raudristi, võeti ära kaart. Sellel olid punaste sõõrikestega märgitud „eriti tähtsad sõjalised objektid": hospidalid, koolid, teatrid, lasteaiad.

Kuulus Peetri ausammas seisis Dekabristide väljakul jämedatest palkidest tehtud kohmaka kaitsekupli all. Tuhandeid liivakotte oli tarvis, et suure Falconet' meistriteost pommide ja mürskude eest kaitsta. Klodti hobused võeti Anitškovi sillalt maha ja kaevati maa sisse.

Aga mis teha maailmakuulsa Admiraliteedihoonega, hiilgava Talvepaleega, Peeter-Pauli kindlusega ja paljude teiste Leningradi vaatamisväärsustega? Neid ei saa ju maasse kaevata ega neile puust kuplit peale ehitada.

Jätkub juhuslikust pommist ning Rastrelli, Quarenghi, Zahharovi ja Voronihhini surematud teosed võivad rusuhunnikuks muutudes igaveseks kaduma minna. Kes teab, kas hiljem õnnestubki leida nende imetlusväärsete hoonete jooniseid, et neid pärast võitu taastada?

Leningradi arhitektid ei saanud selle hirmsa hädaohu ees üksköikseteks pealtvaatajateks jääda. Nad ühinesid vabatahtlikult mõõtmisbrigaadideks, jaotasid omavahel kõige väärtuslikumad objektid ja asusid tööle.

Kurnatuna, näljast nõrkemas, skorbuudist verdimmitsevate igemetega, lohistasid nad end igal hommikul oma objektile. Sündisid üldiste proportsioonide ja kõige peenemategi detailide üksikasjalikud krokiid. Mõõtmisbrigaadide liikmed seadsid ennast mõttes nende asemele, kellel tuleb neid hooneid taastada. Nad pidid igale poole üles ronima, tungima julgelt kõrgete kapiteelide juurde, köikuma tundide viisi vankuvatel rippkiikedel, et mõõta ja joonistada kõike, mis tulevastel ehitajatel võiks tarvis minna.

Lubjasest käest kukkusid pliiatsid, otsekui vatist jalad nõtkusid iseenesest, aga keegi ei loobunud, keegi ei jätnud maha talle määratud objekti. See oli töö tulevaste rahulike päevade nimel.

„Ärge arvake, noormees, et see oli kerge," lõpetas rebase-

nahkses kasukas vanamees ohates oma jutustuse. „Eriti Leningradis, meie blokaaditingimustes. Mõned mu sõbrad, oivalised meistrid, hukkusid oma postil. Kes mürsust, kes düstroofiast, hukkusid sõduritena . . ."

„Mõistan, mõistan kõik," katkestas Harlamov teda kiirustades. „Ärge ainult mulle pahane olge. Puhake seniks, tundke ennast nagu kodus, tulen kohe tagasi."

Ta läks, jättes vanamehe kuumaksköetud ahju äärde. Läks, et otsida autot tulevikku saatmiseks . . .

3

Laadoga trassi kasutati julgelt sõjavägede operatiivseks ümberpaigutamiseks.

Talve algul muutus rindeolukord Leningradi all paremaks. Meie väed andsid vaenlasele Moskva all tõsise löögi, mille tagajärjel hitlerlased purustati. See edusamm kergendas blokeeritud linna sõjalist olukorda ja vähendas äkilise tormijooksu ohtu. Nüüd võis Leningradi rindelt ilma erilise riskita osa sõjavägesid ära võtta ja kasutada neid teistes rindelõikudes.

Esimene niisugune väeosade ümberpaigutamine blokaadirõngast toimus novembri lõpul, kui Laadoga jääkate ei olnud veel kuigi tugevaks muutunud.

Operatsioon kulges eeskujulikus korras. Sõjaväed toodi Leningradist raudteega läänekaldale, kus nad ootasid öö tulekut ja läksid siis jalgsi üle Laadoga.

Kahe ööga saadeti üle hapra jää idakaldale suur jalaväekoondis ühes kogu lahingutehnikaga.

Huvitav on, et see jääretk jäi vaenlase väejuhatusele märkamata. „Nordi" staap sai oma luureteenistuse nii tõsise tähelepanematuse tagajärgi õige varsti tunda. Peatselt algas meie vägede vastupealetung Voibokalo—Šumi piirkonnas, kus Leningradist ümberpaigutatud diviisid näitasid ennast kõige paremast küljest. Hitlerlased löödi kümneid kilomeetreid tagasi, nad kandsid inimeste ja relvastuse osas suuri kaotusi ja kõige olulisem — kaotasid kontrollivõimaluse Tihvin—Volhovstroi raudteeliini üle, millel oli Leningradile väga suur tähtsus.

Ka edaspidi võeti korduvalt ette sõjavägede operatiivseid ümberpaigutusi Laadoga järve kaudu. Tänu neile ümberpaigutustele sai meie väejuhatus võimaluse jõududega manööverdada.

Sedalaadi operatsioonide hulgas oli eriti imetlusväärne raskete tankide „KV" salajane üleviimine.

Insener B. Markelov jutustas mulle sellest järgmist.

1942. aasta jaanuar oli, nagu te ise teate, kõige raskem kuu blokaaditalvel. Leivanorm oli äärmiselt väike, eranditult kõigil nõtkusid jalad näljast. Varahommikust peale algas linnas ragistamine, öösiti lõõmasid loendamatud tulekahjud. Nagu kiuste oli metsikult külm.

Elu polnud kokkuvõttes roosiline. Kes neis tingimustes kas või nädala nurinata vastu pidas, sellele võib minu arust ordeni anda. Aga leningradlased pidasid uhkelt vastu, viriseda nad ei armastanud.

Jaanuaris tuli mul tegelda hoopis isesuguse asjaga. Muide, kui juba jutustada, siis järjekorras.

Kõik algas kutsega Smolnõisse. Milleks kutsutakse, oli teadmata. Ilmuda, ja kõik.

Väljusin kodunt aegsasti, läbisin jalgsi kogu Nevski, seejärel pöördusin Suvorovi prospektile. Ja kell kolmveerand üksteist, pärast seda, kui olin esitanud oma dokumendid staabi valveohvitserile, sain juba propuski kätte.

Nõupidamine algas kell üksteist. Elatanud kindral staabi operatiivosakonnast silmitses tähelepanelikult meid kõiki, kes olid tema kutse peale kokku tulnud, otsekui kaaludes, kas me suudame meile pandud ülesandega toime tulla või ei õigusta me usaldust. Siis läks ta seinal rippuva kaardi juurde ja hakkas kõnelema.

Arvasin, et leningradlasi, kes on blokaadi ajal tulest ja veest läbi käinud, ei ole võimalik enam millegagi üllatada. Kuid see, millest too kindral hakkas rääkima, oli niivõrd rabav, et mu suu jäi tahtmatult ammuli. Ka teised ei varjanud oma imestust.

„Meil on vaja raskete tankide „KV" brigaad üle Laadoga järve idakaldale ümber paigutada," ütles kindral. „Ma ei varja, see ettevõte on väga keeruline, mõned ütlevad, et isegi võimatu. Kuid see tuleb täita. Rinde sõjanõukogu nimel palun teid valmistada ette ja organiseerida tankide ületoimetamine. Pidage seejuures silmas, et kogu operatsiooniks antakse aega üks nädal. Ma pole volitatud väejuhatuse operatiivset kavatsust avaldama, kuid ütlen, et „KV-d" on idakaldal vajalikud täpselt nädala pärast. Ei varem ega hiljem."

Vahetasime pilke. Paljud meist olid osa võtnud „elu tee" loomisest. See oli novembri lõpul. Otsekohe meenusid arvutud ja väga raskesti lahendatavad küsimused, millele tol ajal ei osanud keegi vastata. Kas Laadoga jää kannab või ei kanna viljakoormaga autosid? Kui palju masinaid võib lubada sõita üksteise järgedes? Kuidas hoida ära jääkatte väsimuse ohtlikke tagajärgi?

Selliseid erutavaid küsimusi oli terve hulk. Veetsime tulevase tee trassil tol ajal palju unetuid öid, püüdes inseneri seisukohalt mõistlikku lahendust leida. Aga siin polnud juttu veoautodest, vaid . . . maailma kõige raskematest tankidest. Iga

„KV" kaalub ometi üle viiekümne tonni! Ja säärane mürakas tuleb üle külmunud järve toimetada!

„Praegu ei otsusta me midagi," ütles kindral koosolekut lõpetades. „Seda enam, et see pole võimalikki. Sõitke kohapeale, mõelge järele. Olen veendunud, et lahendus leidub. Niisuguse operatsiooni puhul ei saa muidugi ilma riskita läbi. Tähendab, tuleb riskida, pole midagi parata . . ."

Kirjutasime paar rida kodustele ja sõitsime otse Smolnõist Laadoga järvele.

Vaevalt teid tehnilised üksikasjad huvitavad. Ütlen ainult, et tankitrassi valimine ei võtnud meil palju aega. Kavandasime selle Laadoga automagistraalist poolteist kilomeetrit eemale. Siin kaldal oli ümbrus soodus, mis võimaldas tanke tihedas männikus maskeerida.

Peamised vaidlused käisid muidugi põhiküsimuse ümber: mil viisil on kõige ohutum „KV-sid" üle toimetada?

Meie brigaadi liikmete arvamused läksid järsult lahku. Ühed ütlesid, et kogu tankitrassi ulatuses tuleb jääkate kunstlikult paksemaks muuta. Teised, vastupidi, lootsid toime tulla ilma jääd paksemaks muutmata, kuid nõudsid see-eest spetsiaalsete, kergelt libisevate kelkude ehitamist, mis aitaksid survet jääle nõrgendada. Kolmandad kinnitasid visalt, et tankid tuleb lahti monteerida. Nad hoiatasid, et „KV-sid" ilma lahtimonteerimata üle toimetada oleks hullumeelsus, egas jää ometi viiekümnele tonnile vastu pea.

Ühesõnaga, projekte jätkus külluses. Kõik nad olid arukad, hästi põhjendatud ning samal ajal . . . täiesti vastuvõtmatud. Sest igaüks neist nõudis pikemaajalist ettevalmistust. Proovi ainult hakata jääd paksemaks muutma või kergelt libisevaid spetsiaalseid kelke ehitama, ja sa kaotad korraga pool kuud . . . Meie käsutuses aga oli teatavasti kõigest seitse päeva ja seitse ööd.

Lõppude lõpuks, pärast pikki vaidlusi, otsustasime et „KV-d" sõidavad ise üle Laadoga. Ainult tornid võtame maha, iga tank veab seda trossi otsas enda taga. Riskantne? Jah, see variant oli äärmiselt riskantne, kuid selle-eest jõuaksime tähtajaks.

Oli tarvis mõelda veel jäälõhedest. Neid oli trassil palju, aga eriti ületamatutena paistsid kaks — üks seitsmendal ja teine üheksandal kilomeetril. Juhtus päevi, kus need olid kuni poolteist meetrit laiad. Kuidas pääseb „KV" neist üle.

Väljapääsu leidsid tankimeeskondade komandörid.

„Peab hüppama!" ütlesid nad, koos meiega jäälõhesid vaadates.

„Kes peab hüppama?"

„Selge, kes — tankid! Kogu vigur on siin selles, et hüpe oleks elastne ja vetruv. Enne jäälõhet tuleb arendada maksimaalset kiirust . . ."

Hüpe, ja veel elastne! Tõtt-öelda oli raske ette kujutada, kuidas raske, viiekümnetonnine mürakas „KV" hüppab. Kuid me ei hakanud tankistidega vaidlema. Selleks nad oma ala meistrid ongi, et lahingutehnika võimalusi tunda.

Vahepeal täitus meie poolt väljavalitud Laadoga kaldalõik inimeste ja masinatega. Päeva varjasime end okstest onnides, vaevalt aga hakkas hämarduma, kui kõik läks liikvele.

Sapöörid ehitasid palkidest kaldtee, mida mööda pääses järvele. Tankimeeskonnad panid trassile tähiseid. Mehaanikud kontrollisid väga nõudlikult mootoreid.

Tankimootori korrasolek oli muide eriti olulise tähtsusega. Iga pealesunnitud peatus jääl võis lõppeda õnnetusega.

Unustasin veel öelda, et ülesõiduks ajasid teehöövlid öösel viis jälge sisse. Jäljed läksid teineteisega paralleelselt. Otsustasime kasutada neid järgemööda, lastes teele korraga ainult ühe masina. Kuni üks jälg on koormatud, teised „puhkavad".

Kaks ööpäeva enne ületoimetamist läksid tankimeeskondade komandörid trassi rekognostseerima. Tujutult jõudsid nad kaldale tagasi. Oli näha, et ka tankiste vaevab piinav küsimus, mille kallal me kõik pead murdsime: kas Laadoga jää ei murdu juba esimese „KV" all?

Lõpuks saabus ületoimetamise päev — me ootasime seda ja salajas kartsime ka. Õigemini polnud see päev, vaid pilkaselt pime, tähitu öö. Arusaadav, et valgel ajal oleks rumalus olnud ületoimetamist alustada: sakslased oleksid võinud meid lihtsalt otsesihtimisega puruks lasta.

Hommikul ilmus kaldaäärse männiku kohale, kus tankid seisid, ootamatult vaenlase luurelennuk ehk, nagu rindemehed seda kutsuvad, „raisakull".

Fašistid lendasid Laadoga järve kohal vahetpidamata. Selles polnud midagi imelikku. Mitu korda ööpäevas pommitasid nad „elu tee" peamagistraali, hoidsid kirbul ladusid ja raudteejaamu.

Sel korral ilmus „raisakull" nagu nimme meie asupaiga kohale. Tiirutas ringi, lendas minema, aga tuli poole tunni pärast uuesti tagasi.

Näis, et vaenlane kahtlustab midagi. Keskpäeva paiku hakkasid tema rannapatareid haukuma. Mürsud langesid mitte nagu harilikult peatrassile, vaid meile tunduvalt lähemale. Tulistamine ei tekitanud kahju, aga meie rahutus kasvas.

Tekkisid kahtlused: kas poleks parem ületoimetamist edasi lükata? Tankistid olid selle vastu. „Ümberpöördult," ütlesid nad, „tuleb kiirustada, kuni hitlerlased pole veel aru saanud, mis siin sünnib."

Päriti Smolnõist järele ja teatati vaenlase kasvavast aktiivsusest. Kaunis kaua aega ei vastatud meile, kuid õhtuks saabus

teade, et tuleb jääda esialgse plaani juurde. Sõjanõukogu käskis alustada ületoimetamist.

Ma pole iialgi nii närveerinud, kui neil viimastel tundidel. Kõiki meie kartusi võis hajutada ainult praktiline proov. Jõuab esimene „KV" üle, tähendab jõuavad ka kõik teised idakaldale. Kui aga proov ebaõnnestub, tuleb ülesandele teistsugust lahendust otsida.

Ma ei salga, mul oli pisut kõhe. Keegi pidi meist esimese „KV-ga" kaasa minema. Seltsimehed otsustasid saata mind. Koos juhttanki meeskonnaga tuli mul kõiki proovireisi ohte jagada.

Oli juba päris pime, kui esimene „KV" jõudis võimsa mootori unnates järvele viivale kaldteele. See oli Nõukogude Liidu kangelase Fjodor Fomini masin.

Tutvusin Fominiga trassi rekognostseerimise ajal. Ta oli umbes kolmekümneaastane, väikest kasvu, kuidagi väga range ja enamasti sõnaaher. Isegi kõige kangema külmaga kandis Fomin kerget tankisti nahkkuube ega tahtnud kuidagi poolkasukat tunnistada.

Fominist räägiti õige palju kummalisi lugusid. Aga kui teda vaadelda, siis oli raske uskuda, et see inimene on tulnud sõjaväkke alles hiljuti, et ta vahetas Barnauli kudumistsehhi, kus ta oli vahetusmeistriks, ohtliku tankistikutse vastu alles poole aasta eest. Räägiti, et ükskord, see sündis juba Gatšina all, olevat Fomini tank hävitanud poole tunniga neli saksa tanki. Kuid Fominilt endalt polnud võimalik midagi teada saada.

Mind nähes küsis Fomin:

„Kuidas meeleolu on, seltsimees insener?"

„Hea, kuigi pisut kõhedavõitu . . ."

„See on hea, et kõhedavõitu," sõnas Fomin ja ma ei saanud kohe aru, kas ta naljatab või mõtleb seda tõsiselt. „Ma ei salli inimesi, kes midagi ei karda. Minu arust on nad kas hooplejad või lihtsalt argpüksid."

Fjodor Fomini „KV" peatus jääle viival palkidest kaldteel. Nüüd oli meil vaja ületoimetamise staabist luba saada. Tankiluugid olid jäetud lahti, et saaksime välja hüpata, kui midagi peaks juhtuma.

Ületoimetamise staap asus järve kaldal väikeses okstest onnis. Sideliini viimne kontrollimine oli lõpule jõudmas.

„Olen „Kuldnokk"! Olen „Kuldnokk"!" kordas telefonist toru pihku surudes. „Kutsun neljandat! Kutsun kuuendat!"

Olime trassile paigutanud telefonistide postid. Nende ülesandeks oli masinate möödumisest staabile viivitamatult ette kanda. Raadiosidet oli otsustatud üldse mitte kasutada: spetsialistid kartsid, et vaenlane võib meid välja peilida.

„Kuldnokk" oli tankide ületoimetamise kutsung. „Kuldnokkadeks" nimetati ka võimsaid „KV-sid", aga meid, ületoimetamist

organiseerijaid, kutsuti millegipärast „linnupüüdjateks". Liini kontrollimine lõppes varsti. Meie tanki juurde astus brigaadikomandör. Fomin kandis talle lühidalt ette, et meeskond ja kohalekomandeeritud tsiviilinsener on katsereisiks valmis. Polkovnik surus meil tugevasti kätt:

„Head teed, seltsimehed!"

Asusime oma kohtadele. Vaatasin kella, oli pool üksteist. Kesköösks peaksime jõudma idakaldale või sattuma tunduvalt varem . . . Laadoga põhja.

Järvel oli vaikne. Peaaegu kogu päeva olid müriseнud suurtükid, aga ööseks muutus fašistide poolel rahulikuks.

Meist vasakul pool särasid „elu tee" arvutute autolaternate tuled. Paremal pool mustendas vaenlase kallas. Mis sünnib seal? Ei tuld ega laskmist. Vaenlase kallas vaikis, öises taevas polnud näha isegi tavalisi signaalrakette.

„Pane masin käima!" käskis Fomin.

„KV" nihkus paigast, põrises raskelt ja hakkas suure kerega küljele kaldudes mööda palkidest kaldteed alla sõitma.

Nüüd ei tohtinud viivitada ega peatuda. Edasi, ainult edasi! Äkki kärises petlik rindevaikus, otsekui oleksid fašistid just seda hetke oodanud, millal me hakkame tegutsema.

Tulistasid mitu patareid, ja pealegi massiliselt. Mürsud lõhkesid jääl, peamagistraali ja meie tankitrassi vahel.

Fomin vaatas tagasi. Mootori müra tõttu ei võinud me muidugi polkovnikut kuulda, kuid see, mis me nägime, oli küllaltki selge. Polkovnik sirutas energiliselt käe ette ja justkui tõukas meid idakalda poole.

„Edasi!" hüüdis Fomin, kummardudes mehaaniku kõrva juurde.

„KV" tormas oma eesmärgi poole. Me ei pannud tulistamist enam tähele, nagu poleks seda üldse olnud.

Kõige olulisem oli jää vastupidavus. Vaenlase tuli ei saanud teha nii palju kahju, kui palju oleks tekkinud raskusi siis, kui me oleksime vajunud järve põhja. Ühe meeskonna hukkumine oleks olnud ainult pool häda, märksa halvem oli see, et kogu ületoimetamine võis nurjuda.

Kuid jää pidas hästi vastu. Olime juba läbinud pool kilomeetrit. Plahvatused välgatasid nüüd meist rohkem pahemal pool, peamagistraali kohal. „KV" liikus kindlalt edasi.

„Kõik läheb korda!" sõnas mulle Fomin.

„Aga jäälõhed?"

„Ka neist hüppame üle!"

Eespool paistsid inimkogud. Need olid esimese punkti telefonistid. Nad loopisid mütse õhku ja karjusid midagi.

Fomin lehvitas telefonistidele kätt. Sel hetkel mõtlesin ma kaldale jäänud seltsimeestele. Ületoimetamise staap teab juba, et „Kuldnokk" lendas õnnelikult neljanda kilomeetrini.

Lähenesime jäälõhele. Hoiatussignaal, suur tahvel selle külge kinnitatud tormilaternaga. Meeskonna komandör kummardus mehaaniku juurde, ütles talle midagi. „KV" hakkas veel kõvemini põrisema, võttes kiirust juurde.

Juba paistis jäälõhe. Valgel foonil eraldus selgesti must, lahtise vee triip. Lõhe ääres seisid laternaga signaliseerides sidemehed.

Fomin kargas poolpüsti, nii suur oli pinge tol vastutaval hetkel. Juba kaldal seletas ta mulle, et kõige tähtsam on õiget hetke tabada, kui tank jõuab päris jäälõhe juurde. Sekundiline hilinemine võib hukutada masina ja sellega koos ka meeskonna.

Miks meeskonna komandör viivitab? Mulle näis, et see aeg on juba mööda lastud, et meie all on lõhe ja otsekohe sünnib parandamatu.

Sel momendil kiskus „KV" ennast jääpinnast lahti ja hüppas sujuvalt üle lõhe. See oli nii hämmastav, et ma tahtmatult hüüatasin. Fominile tagasi vaadates nägin, et leitnant naerab.

Mehaanik vähendas gaasi, kuigi ees oli veel üks lõhe. Liigne kiirus andis jääle lisakoormust juurde, polnud vaja asjata riskida. Aga enam polnud ka kahtlust, kui hüppasime üle esimese lõhe, hüppame ka üle järgmiste.

Üheksandal kilomeetril tuli siiski närvitseda. Otsekui vihuti hakkasid sakslased just sel hetkel kõvemini tulistama, kui me kõige suurema jäälõhe juurde jõudsime. Kas juhuslikult või täpse sihtimise tõttu langesid mürsud tankitrassile. Tormasime otse plahvatuste peale, kuna midagi muud polnud võimalik teha.

Päris lähedal lõhkes raske fugassmürsk. Meeskonna komandöri ja mind tabas kuum plahvatuslaine. Õnneks ei riivanud killud kedagi. Lisasime jälle kiirust juurde ja hüppasime üle üheksanda kilomeetri jäälõhe niisama vabalt kui eelmistestki. Plahvatused jäid seljataha.

Ohtlikud kohad trassil olid möödas, nüüd võis hingata vabalt. Tõsi küll, järve keskpaik tekitas kahtlust. Alates kolmeteistkümnendast kilomeetrist muutus jää õhemaks. Ületoimetamise graafiku kohaselt tuli see lõik läbida väikese kiirusega.

Fomin käskis gaasi vähendada. „KV" liikus edasi väga tasa, mootor töötas vaikselt.

Meil ilmselt vedas. „KV" läbis õhukese jäälõigu kindlalt. Pärast seitsmeteistkümnendat kilomeetrit, kus asus viimane telefonipunkt, oli selge, et tankide ületoimetamine on täiesti teostatav asi.

Viis minutit puudus kaheteistkümnest, kui meie „KV" Kobona järsust kaldast aeglaselt üles rühkis.

Meid oodati siin kannatamatult. Me ei jõudnud tankist väljagi tulla, kui olime juba sõprade käte vahel.

Niisiis, esimene „Kuldnokk" lendas üle Laadoga!

Jalge all polnud enam jää, mis oli iga minut valmis murduma, vaid kindel, lund täistuisanud maakamar. Ja alles siin tundsin, kui külm mul oli need poolteist tundi olnud.

Edasi arenesid sündmused rangelt graafiku järgi. Pärast katsereisi hakkas ületoimetamine käima täie hooga. Kahe ööga viisime kogu tankikolonni järve idakaldale üle.

UHEKSAS PEATUKK

1

„Enamasti surevad haiged, kuid paljud varisevad kokku ka näljast. Meil on kohutav ... Vahest mõtled, et kui see nii edasi kestab, siis on ka endal varsti ots käes."

„Ega mündid leiba küsi!" ütles leitnant Harlamovile autopataljoni komandör, kui ta kategooriliselt keeldus andmast esimeses järjekorras autosid numismaatiliste kollektsioonide saatmiseks „Suurele maale". Ja talitas endastmõistagi õieti.

Leiba küsisid inimesed.

Need olid sissepiiratud linna lapsed, vanad, naised, üliõpilased, teadlased, suured spetsialistid, keda tuli väljaspool igasugust järjekorda Laadoga idakaldale saata. Enne unikaalseid tööpinke, kuigi need aitaksid tagalas võitu sepistada. Enne üksköik missugust kunstiväärtust. Enne kõike, mida tuli Leningradist välja viia.

Leningradlaste evakueerimine oli humaansuse ülim avaldus. See kiskus inimelud näljadüstroofia käte vahelt, see tugevdas Leningradi kaitsevõimet. Mida vähem on linnas inimesi, seda kergem on teda kaitsta, seda vähem on vaja leiba.

Evakuatsioon algas juba juulis, kui kogu maaga oli veel suurepärane raudteeühendus. Linna kolmest vaksalist — Moskva, Vitebski ja Varssavi vaksalist — väljusid kaugetesse sihtjaamadesse mitu korda ööpäevas ešelonid, mis olid evakueerituid puupüsti täis kiilutud. Viidi ära lasteasutused, tähtsate sõjatehaste töölised, maailmakuulsad loomingulised kollektiivid: Akadeemiline Ooperi- ja Balletiteater, kinostuudio „Lenfilm", Filharmoonia.

Kahe ja poole kuu jooksul õnnestus tagalasse saata umbes nelisada tuhat inimest. Seda oli väga palju, kui arvestada, et peaaegu keegi ei tahtnud tol ajal kodulinnast lahkuda. Ja seda oli ütlematult vähe, kui silmas pidada seda, missugused traagilised sündmused järgnesid hiljem. Nähtavasti oleks tulnud aktiivsemalt mõjutada neid, kes tol korral keeldusid tagalasse sõitmast, ja evakueerida suve jooksul, kuni tingimused olid soodsad, vähemalt kolm korda nii palju inimesi.

Sügisel, pärast seda kui blokaad oli saanud reaalseks tegelikkuseks, jätkus inimeste väljavedu Laadoga järve kaudu. Tööd takistasid kohutavad tormid. Terav puudus oli ka reisilaevadest, mis oleksid kõlvanud keerukaks navigatsiooniks tormisel järvel.

Üle kümne tuhande leningradlase (peamiselt kaitsetööstuse spetsialistid) lendas tagalasse transpordilennukitel, mis vedasid Leningradi toiduaineid.

Kõik see ei muutnud kahjuks peamist.

Oktoobris, pärast vaenlase diviiside tormijooksu tagasilöömist, oli Leningradis üksnes tsiviilelanikke kaks ja pool miljonit. Neile tuli lisada veel Leningradi rinde ja Balti laevastiku vägede isikuline koosseis. Lühidalt, linna käsutuses olevate väga nappide toiduvarude kohta oli suid söömas enam kui ülearu.

Seepärast polnud juhuslik, et Laadogal vaadati leningradlaste evakueerimisele kui kogu „elu tee" kollektiivi pühale kohusele. Peamiseks mõõdupuuks, mille järgi autojuhtide teeneid hinnati, oli „Suurele maale" veetud naiste ja laste arv.

Reisijaid veeti stiihiliselt üle jäätrassi juba novembris, kui hapral, õhukesel jääl tehti alles proovireise. Vilja järele sõites võtsid autojuhid omal algatusel peale rannaküladesse kogunenud põgenikke. Igaühte hoiatati ausalt niisuguse sõidu võimalike tagajärgede eest: kas jõuame Kobonasse või vajume järve põhja.

Tuli ka ette, et üksikud julged inimesed ei hakanudki juhuslikku veoautot ootama, vaid läksid ise jalgsi üle. Valvetõkkeid tol ajal kaldale välja ei pandud, igaüks talitas oma riisikol. Hakkas esinema omavolitsemise juhtumeid.

Organiseerimatusele tuli teha lõpp. Niisuguse korra juures võis autole sattuda mitte sugugi see, keda oleks esmajärjekorras vaja linnast välja viia. Paljuke see tarvis on, et abitut vanakest või väikest last kõrvale tõugata.

Detsembris muutus olukord järsult.

Rinde sõjanõukogu käsul hakati järvele laskma ainult spetsiaalsete evakueerimistunnistustega, mida andsid välja rajooninõukogud. Vaganovos ja Kobonas avati evakueerimispunktid, mis juhtisid leningradlaste ärasaatmist ja vastuvõtmist. Linna parteiorganisatsioon komplekteeris Laadoga evakueerimispunk-

tid parimate kommunistidega ja tegi neile ülesandeks kindlustada kõigis evakueerimisega seotud asjus täpne kord.

Just sel ajal tuli mul üks päev Vaganovo evakueerimispunktis veeta. See oli tavaline päev, ei kõige raskem ega kõige kergem.

Termomeeter näitas kolmkümmend kolm kraadi alla nulli. Järvelt puhus lõikav põhjatuul. Barakkide laudseinad, mis leningradlasi varjasid, olid niisuguse tuule käes nagu suitsupaberist.

Inimesed istusid lihtsalt põrandal, kuhu oli raputatud vanu õlgi. Laste nutt, tuule ulgumine, naiste tasane jutt ja aknaklaasside klirisemine sulas siin üheks arusaamatuks suminaks, mida vahetevahel katkestas uste paukumine: et barakkides soojem oleks, oli evakueerimispunkti komandant pannud uste külge tugevad vedrud.

Iga paugatuse juures pöördusid kõik lootusega ukse poole ja hakkasid kiiresti oma asju kokku korjama: äkki saabusid kauaoodatud autod ja võib sõita „Suurele maale", kus on leiba, soojust ja kus võib kõhu täis süüa . . .

Aga autosid oli sel päeval, eriti hommikupoolikul, vähe. Läks kolm autobussi, mis võtsid peale lastekodu kasvandikud, laaditi täis kümmekond lahtist poolteisetonnilist, ja siis tuli pikk vaheaeg. Aga kella üheks päeval oodati Leningradist järjekordset ešeloni, veel poolteist tuhat inimest, keda rajoonide komisjonid olid välja valinud.

Evakueerimispunkti ülem närveeris. Kõhn, aukuvajunud silmadega, lühikeses sinelijupis, mille üle oli tõmmatud tepitud kodukuub, keerutas ta visalt välitelefoni vänta.

„Kas te varsti saadate masinaid?"

Autopataljonidest teatati vähe rõõmustavat. Kolonnid seisavad teel, idakaldal on tugevad pommitamised ja palju veoautosid on reast välja langenud.

„Mul on ešelon tulemas!" karjus ülem telefonitorusse. „Inimesed külmuvad ära, andke kiiremini veokeid!"

Sellele lisaks ei olnud asjad korras ka toidublokis. Külm oli Vaganovo kaevud kuivaks võtnud, vett käidi toomas järvest. Söökla juhataja jooksis paluma täiendavat tsisternautot, muidu jäävad inimesed vedela jahukördita, mida siin anti lõuna asemel.

„Tsisterni ei ole," katkestas ülem karmilt. „Lõuna olgu õigeks ajaks valmis! Käsu mittetäitmise eest lähete tribunali alla!"

Söökla juhataja tegi solvunult „hm", ei lausunud enam sõnagi ja tõttas oma toidublokki.

Videvikus, seitsmetunnilise hilinemisega, saabus Leningradist erirong järjekordse evakueeritute partiiga.

Kaubavagunite uksed avanesid ja sealt hakkas välja valguma inimesi. Nad liikusid ebakindlalt, kummargil ning tublisti vankudes, seljas kõik, mis kodus sooja leidus, suurte pampude ja kohvritega. Inimvared, mustunud põskedega, vaikivad, jõuetud.

Naised kandsid lapsi. Paljudel olid näod kaetud omatehtud villaste katetega, millesse olid lõigatud kitsad silmaavad. Üks väike, luukerena kokkukuivanud vanamees, suur seljakott seljas, talutas käekõrval kaht poisikest, arvatavasti lapselast, ja pomises neile lohutussõnu.

Nagu kiuste tõusis öösel tuul. Halastamatu ja ükskõikne inimeste kannatuste vastu, peksis ta neid armutult, nagu oleksid nad milleski süüdi, tungis igast riidest läbi, viis minema viimase soojaraasu.

Barakkideni jõudmiseks tuli käia umbes pool kilomeetrit, kuid mitte kõik ei suutnud seda teha. Kaks jäid lumele lamama ega jõudnudki ihaldatud „Suurele maale".

Ma ei salga, evakueerimispunkti ülem paistis mulle esialgu kuidagi kuivana ja liiga isekana. Midagi mõjus temas eemaletõukavalt: kas olid selle põhjuseks need liiga lakoonilised korraldused, mida ta andis, või siis kohatu vateeritud kodukuub, mis tal oli visatud üle sõjaväesineli. Olin väga rõõmus, kui ma varsti mõistsin, et mu esimene mulje oli petlik.

Erirongi tulekuks viis ülem kõik oma alamad välja — kokkadest kuni matmiskomandodeni. Ta jooksis piki vaguniterivi, oli pisut kärsitu, närviline ja käratsev, kuid samal ajal teadis kindlalt, mida on tarvis teha. Aitas nõrku vagunist väljuda, võttis rasked pambud oma selga, kohmakalt, nagu mehed ikka, lohutas ta nutvat tütarlast, kes oli emast maha jäänud, jälgis rangelt järjekorrast kinnipidamist väliköögi juures, kus igaühele anti pool katelokitäit tulist kõrti.

Ent tunni aja pärast, kui äsja saabunud olid öökorterisse paigutatud, kanti erirongist välja surnud. Neid oli seitseteist, nad surid teel. Mul ei unune iialgi evakueerimispunkti ülema kurb nägu, mis sõnatult neile külmunud laipadele vaatas.

Laadoga evakueerimispunktides töötamine nõudis avarat südant.

2

„Eile saatsime meie majast lahkujaid. Ema sõitis nendega Laadoga järveni kaasa. Mõned olid hirmus nõrgaks jäänud, kohe hirm on nende pärast. Head teed teile, kallid!"

Avarat südant oli vaja ka neil, kellele usaldati leningradlaste „Suurele maale" toimetamine.

Tahaksin jutustada kas või lühidalt, kuidas ma tutvusin ühega neist, lihtsa Laadoga autojuhiga.

Kord tõi sideohvitser toimetusse rinde sõjanõukogu käskkirja. Andnud selle allkirja vastu toimetuse sekretäri kätte, sõitis ta

otsekohe oma põriseval mootorrattal minema. Temast jäi maha männiekstrakti, Leningradi tolleaegse kütteõli hõngu.

Kõvast sinisest paberist ümbrikus, mis oli kirjalakiga kinni pitseeritud, polnud mingeid muid materjale peale rangevõitu ja lakoonilise käskkirja. Käskkiri teatas Leningradi vägedele, et punaarmeelast Aleksandr Danilovitš Tihhanovitšit autasustatakse väejuhatuse ülesannete eeskujuliku täitmise eest saksa fašistlike röövvallutajate vastu võitlemisel Punalipu ordeniga.

Sel ajal ei antud ordeneid ega medaleid just heldelt ja niisugust nagu Punalipu orden koguni mitte.

„See Tihhanovitš on vist kõvasti silma paistnud," lausus toimetuse sekretär tunnustavalt ja saatis käskkirja ladumisele. „Oleks hea tema kohta ajalehe jaoks materjali saada . . ."

Selsamal päeval, pärast lühikest toimetuse nõupidamist, kus arutati ilmuvat numbrit, kutsus toimetaja mind enda juurde. Ta oli sünge, karm ja sõnadega kitsi, see meie brigaadikomissar.

„Sõitke Laadogale," ütles toimetaja sagris kulme kortsutades. „Otsige üles võitleja Tihhanovitš. Olukirjeldus kolmel veerul. Küsimusi on?"

Küsimusi mul oli. Oleksin tahtnud näiteks teada, mida tähendab toimetaja suuremeelne „sõitke", kui kõik toimetuse autod liikumata paigal seisavad, viimne männiekstrakti tagavara aga juba nädala eest otsa lõppes. Ja veel paljude muudegi asjade kohta oleksin tahtnud küsida, kuid toimetaja ei sallinud töötajaid, kellele oli vaja pikalt seletada ja pidas neid miskipärast saamatuteks.

„Kõik on arusaadav, seltsimees brigaadikomissar! Lubate ülesande täitmisele asuda? . . ."

Oli juba päris pime, kui ma jalgu järel lohistades suure vaevaga ennast Porohhovõjesse vedasin. Olin marssinud jalgsi läbi kogu Leningradi. See oli teekond läbi linna, mis oli täis lumehangi. Keset tänavat seisid trammid ja autobussid, vitriinid olid kinni löödud. Inimesi oli vähe. Valitses mingi kummaline vaikus, mida ainult harva katkestas saksa mürskude lõhkemine.

Porohhovõjes algas pärast kontroll-läbilaskepunkti Laadoga järvele viiv tee ja igaüks, kellel oli vaja sõita, „hääletas" tundide viisi tõkkepuu juures.

Seekord ei tulnud kaua oodata. Esimene möödaminev poolteisetonniline läks õnneks just sellesse autopataljoni, kuhu mul oli vaja minna.

Ajakirjaniku harjumuse kohaselt hakkasin kohe juhilt Laadoga uuemaid uudiseid pärima. Kõige enam huvitasid mind muidugi kangelaslikud faktid.

„Ei, seltsimees politruk, meie juurest te kangelaslikkust ei leia!" vaidles juht energiliselt vastu. „Mis kangelaslikkust meil on? Töötame kakskümmend neli tundi ööpäevas, magame püstijalu, sööme tulistvalu — niisugune on autojuhi elu. Lihtsalt öeldes, murrame tööd nagu härjad . . . Kangelaslikkust tuleb teil küll mujalt otsida . . ."

„Võib-olla ehk tunnete juhuslikult Tihhanovitšit? Aleksandr Danilovitši?"

„Pöörast?" küsis autojuht elavalt. „Kuidas siis ei tunne! Koos teenime, ühel päeval tulime Laadogale. Pöörast tunneb meil igaüks, kellelt ka ei küsiks . . ."

„Mis see on — hüüdnimi või?"

„Sedamoodi jah. Alguses, kui me siia jäätrassi rajasime, nimetas keegi teda südametäiega nii, hiljem aga jäi külge. Pöörane ja Pöörane, justkui oleks uus perekonnanimi antud. Ega ta naljalt pahaks ei pane. Ütleb ise, et kutsuge, kuidas tahate, peaasi, et töö ei kannataks. Ja iseloom, ütleb, polevat tõepoolest suurem asi, küllap isalt päritud . . ."

„Milline iseloom tal siis on?"

„Kuidas teile nüüd seletada," muheles autojuht. „Natuke äge ja tormakas. On niisuguseid poisse, ise töötab kui loom, aga teistelt nõuab samuti, hullemini kui mõni ülemus . . . Ka Tihhanovitš on seda sorti. Hakkab kohe värisema, kui kedagi loodermas näeb. Saab süüdlane oma eksitusest aru, aitab teda, poeb seltsimehe pärast nahast välja. Kui see aga aru saada ei taha, võib ta ka põrmugi mõtlemata vastu kõrvu virutada. Ühesõnaga — pöörane."

Autopataljonis, kuhu me vastu hommikut jõudsime, ei olnud mul õnne. Tihhanovitšit ei olnud kohal, komissari ka mitte, pataljonikomandöri kohta aga öeldi, et teda ei oodata enne ööpäeva.

Staabikirjutaja ei saanud aidata millegagi.

„Õigesti autasustati," kordas ta, kui ma Tihhanovitši kohta küsimusi esitasin. „Ta on meil väga tubli autojuht . . ."

Et mitte asjata aega kaotada, sõitsin idakaldale, lootes Tihhanovitšit Kobonas kohata. Aga teda ei olnud ka seal.

„Käis siin, alles nähti," sõnas laoülem. „Sõitis välja . . ."

Kui kord ei vea, siis ei vea. Läänekaldale tagasi jõudes ei olnud ma isegi mitte eriti kurb, kui kuulsin, et olime Tihhanovitšiga jälle teineteisest mööda sõitnud.

Muide, minu sõidud üle järve polnud kasutud, ja pikkamööda hakkas mul olukirjelduseks materjali kogunema.

Vestlustest autojuhtidega kuulsin, et Aleksandr Tihhanovitš tuli Laadogale kohe, kui jäätrass rajati. Enne sõda vedas ta Leningradi poodidesse leiba. Ta oli kirglik jalgpallihaige ega lasknud Lenini-nimelisel staadionil ühtki matši mööda. Puhkepäeva eel aga võttis ta püssi selga ja suundus kusagile Gatšina tahà või Luugale, et metsas oma isu täis hulkuda. Tõsi küll, jahisaak oli tal enamasti kasin, aga see teda eriti ei kurvastanud. Ons veel midagi nii kaunist kui helendav koit, mida tervitatakse lühikesel puhketunnil. Või mida võiks võrrelda ninasõõr-

meid kõditava lõkkesuitsuga ja selle erilise jahimeheväsimusega, mis sind peaaegu jalust maha murrab, enne kui kojugi jõuad! . . . Kõige selle pärast võis ju ometi viletsa jahisaagiga leppida!

Tihhanovitš tuli Laadogale vabatahtlikult. Partei rajoonikomitee sekretär, väsinud, palavikuliste silmadega, kutsus autojuhid-kommunistid oma kabinetti kokku ja ütles teele saates neile mõned sõnad.

„Lähete lahingusse, sõbrad, lahingusse leiva pärast. Järelikult tuleb tegutseda nagu lahingus, julgelt ja tarmukalt. Hoidke kommunisti au, ärge unustage, et teie järgi joondutakse."

Tol ajal olid Laadogal lood kehvad. Kohe esimesel päeval, vaevalt auto kätte saanud, kuulis Tihhanovitš igasuguseid jutte salakavalatest lahvandustest, külmunud ja uppunud autojuhtidest. Kuid mis talle ka ei räägitud, tema mõtles ikka: „Ei, nii halvasti, nii aeglaselt ja aralt töötada ei või. Ükskõik, pragisegu ja praksugu õhuke jää autorataste all, pommitagu ja tulistagu vaenlane, kuid veotempot tuleb kiirendada, muidu surevad kõik leningradlased nälga."

„Homme toon vilja!" kuulutas ta oma esimesele reisile sõites.

Tolle aja kohta võrdus see lubadus peaaegu meeletu hulljulgusega — sõita ühe ööpäevaga ligi seitsesada kilomeetrit.

Keegi ei naernud enesekindla uustulnuka üle, aga keegi ei uskunud ka tema lubadust. Palju mis mõtlematult öeldakse. Las katsub, küll siis näeb ise, mis Laadoga on.

Ainult et asjatult ei usutud Tihhanovitšit. Möödus ööpäev ja ta saabuski koormaga. Tema autos oli neliteist kuuliauku. Igaüks, kes soovis, võis neid näha, ent ükski hing ei saanud teada, et Tihhanovitš sattus öösel tagasi sõites eksikombel vaenlase kalda lähedale, et teda tulistati, et ta ise tulistas vastu ja et ta siis tükk aega järvel ringi eksis, külmetades endal näo ja käed. Alles hiljem jutustas ta oma esimese reisi seiklustest, ja sedagi möödaminnes.

Teine kord jõudis Aleksandr Tihhanovitš läänekaldale tagasi sinise silmaga.

„Lõin ära," seletas ta vastumeelselt seltsimeeste kaastundlike küsimuste peale.

Ja seegi kord saadi ainult juhuslikult teada, et ta sai sinise silma kakluses. Ja veel missuguses kakluses! Kobona lähedal peatas teda autobussijuht. Jutt algaski sellest, et bussijuht palus laenata talle liitrit viis bensiini:

„Aita välja, sõber. Kellelt sa ka ei küsi, kõik sõidavad mööda!"

Tihhanovitšil oli hädasolevast seltsimehest kahju ja ta hakkas oma masinast bensiini välja pumpama. Bussijuht aga vaatas uurivalt ringi ja tegi äkki ettepaneku vahetada kuldkell jahu vastu:

„Keegi ei saa teada, aga kell on, säh vaata, väga hea, ankrukäiguga."

Mis edasi juhtus, pole raske taibata.

„Ah sa viimane parasiit!" pahvatas Tihhanovitš. „Säh sulle jahu! Säh sulle ankrukäik!"

Tihhanovitši sõbrad jutustasid heasüdamlikult naerdes palju niisuguseid lugusid. Nende sõnadest õhkus siirast lugupidamist, kuigi need sõnad ise olid vahest toorevõitu, vürtsitatud soolaste ütlustega. Sõbrad kõnelesid tema iseloomust alati tunnustavalt: vaat see on alles õige inimene, mehine, suuremeelne, osavõtlik, kui teine hädas on . . .

Lõpuks õnnestus mul kokku saada Tihhanovitši endaga. Ta oli nagu enamus „elu tee" autojuhte — habe ajamata, bensiinist haisev vattkuub seljas, silmad unetusest palavikulised.

Alguses ei tahtnud meie jutt edeneda. Tihhanovitš vastas kõigile küsimustele imelühidalt. Ta oli morn ja vaatas ühtepuhku kella.

„Kokkuvõttes, töötame . . . Raskevõitu loomulikult, kus sa muidu saad, aga kokkuvõttes, pole viga, plaani täidame."

Mine tea, kui kaua me niiviisi oleksime istunud, kui pataljonikirjutaja poleks end äkki jutu vahele seganud.

„Unustasin täiesti, sulle tuli tänuavaldus," ütles kirjutaja Tihhanovitšile ja võttis laualt mingi paberi. „Lastekodu juhatajalt . . ."

„Tänuavaldus, mille eest? "küsisin mina, tundes, et saatus saadab mulle ootamatu pidepunkti.

„Teate, ta oli peaaegu alasti, kui ta neid Kobonasse viis," hakkas kirjutaja heasüdamlikult naerma. „Lausa Aadama-Eeva kostüümis . . ."

Tihhanovitš vaikis. Oli näha, et kirjutaja jutukus talle ei meeldinud.

„Jutustage, palun, kuidas see oli," palusin Tihhanovitšit.

„Siin pole midagi jutustada. Viisin, ja kõik . . ."

„Aga kuidas see siiski oli?"

„Nagu ikka," kehitas Tihhanovitš õlgu. „Sõitsin evakueerimispunkti inimestele järele, aga mulle tehti ettepanek võtta peale lastekodu lapsed. Vaatasin neid poisiklutte ning ehmatasin. Sel päeval oli oma kolmkümmend viis kraadi külma! Kuigi poisiklutid olid hästi riides, olid nad nälginud ja päris nõrgaks jäänud. Mõtlesin, et küllap viin kohale ainult laibad. Ometi tuleb sõita, ära ütelda ei saa. Kolm, kes kõige kõhnemad paistsid, pistsin oma kõrvale kabiini, teised katsin autokastis tekiga kinni ja käskisin neid üksteise ligi suruda. „Kui enam välja ei kannata," ütlesin, „siis koputage." Ja hakkasimegi sõitma. Kihutasin järvele, panin masinale täiskäigu peale. Reguleerijad vilistasid järele, aga omaette otsustasin: „Võite, seltsimehed, vilistada nii palju kui tahate, sel puhul olen valmis kas või kinni

minema." Sõitsin minutit viisteist, aga ise kuulan kogu aeg, kas poisid ei koputa. Ei, ei koputa. Sõitsin ära poole teed. Otsustasin peatuda, ei kannatanud välja. Tõstsin teki üles, aga need vaesekesed ei saanud enam sõnagi suust. Kokkuvõttes oli olukord sant, lapsed hukkuvad. Võtsin sineli seljast, vattkuue samuti, mässisin nad sisse nagu sain ja sõitsin edasi. Ongi kõik ... Mis siin jutustada?"

„Noh, aga kuidas te ise välja kannatasite?"

„Ega see just meelakkumine olnud, aga ellu jäin," naeratas Tihhanovitš esimest korda. „Leidus häid inimesi, kes mind lumega hõõrusid ..."

3

Selliseid tagasihoidlikke kangelasi, kes Laadogal evakueerimise alal töötasid, oli palju.

Sajad Laadoga autojuhid väärisid oma ülla töö eest kõige kõrgemat hinnangut. Igaüks, kes sel unustamatul talvel üle jäise Laadoga sõitis, tunneb tänulikkust nende vastu, nad päästsid tema elu.

Vassili Serdjuk, Semjon Mateka, Zahhar Popov, Aleksei Gontar, Nikolai Opahhov, Ivan Lissitsõn, Georgi Peruškin ja Vladimir Lavrov on kuulsad „kahetuhandemehed", s. o. autojuhid, kes jõudsid igaüks talve jooksul kaks tuhat leningradlast üle viia. Peale „kahetuhandemeeste" oli aga kõigis autopataljonides veel rohkem „tuhandemehi", kes andsid samuti suure panuse näljadüstroofia vastu võitlemisel.

Autojuht Vassili Surovets sattus idakaldale sõites vaenlase lennuki kuulipildujatule alla. Kolm reisijat sai tema autos haavata, viis surma. Autojuhil läks kuul õlast läbi ja ta kaotas mõneks minutiks teadvuse. Teised juhid, kes varsti õnnetuspaigale jõudsid, nägid, et ise üleni verine Surovets seob oma reisijaid.

Autojuht Morkovkiniga juhtus umbes samasugune lugu. Ta oli haavatud, kuid kaldani oli jäänud pool teed. Morkovkin võttis kogu jõu kokku ja viis suure vaevaga autotäie leningradlasi Kobonani.

Major Kalvani autopataljon vedas sissepiiratud linnast idakaldale peaaegu viiskümmend tuhat naist ja last, tulles jäätrassil esikohale. Major Portšunovi, kapten Trubtšenko ja kapten Tšuklinovi pataljonid jäid temast ainult vähe maha.

Evakueerimise ulatus kasvas pidevalt.

Rinde sõjanõukogu otsusel hakkas 6. veebruarist alates väljuma Leningradist iga ööpäev kaks erirongi, mis viisid kumbki Laadoga järve äärde kolm-neli tuhat inimest. 1. märtsist hakkas käima kolm rongi.

Evakueerimispunkt viidi Vaganovost Borissova Grivasse. See küla asub järvest kaugemal, kuid selle-eest ei külmu siin joogivee kaevud kinni. Viieteistkümnest entusiastist, kes saadeti siia detsembris parteilise mobilisatsiooniga, kasvas evakueerimispunkti koosseis kahesaja kahekümne töötajani. Avati saun, sanitaarasutus ja laste vastuvõtupunkt. Evakueerimispunkti söökla andis iga päev kümme tuhat sooja lõunat.

Hakkas liikuma kaks autobussikolonni — Leningradi kolonn ja Moskva kolonn, millega saadeti „Suurele maale" eriti armetuks jäänud inimesi, kes ei suutnud lahtises autos sõitu välja kannatada.

Esimese blokaaditalve jooksul evakueeriti sissepiiratud linnast üle poole miljoni inimese.

Kui „elu tee" kollektiiv poleks midagi muud teinudki, ka siis oleks ta surematu kuulsuse ära teeninud.

Pool miljonit evakueeritut — see on pool miljonit elule tagasivõidetut.

KUMNES PEATÜKK

1

„Leningrad särab täna. Kõik käivad rõõmsalt ringi, kõik naeratavad. Suurendati leivanormi, antakse suhkrut ja nisujahu. Ärkasid meie kuldsed lootused."

Jäise Laadoga võitlejad ei loobunud kõige lühemastki puhkusest asjatult. Mitte asjatult ei valanud nad verd külmal, lumisel lagendikul, ei langenud pommitamiste ja tulistamiste läbi, ei uppunud külma järve põhjatutesse lahvandustesse. Ei, seda kõike ei tehtud asjatult!

Nende ennastsalgava töö vilja oli nälgivas Leningradis järjest rohkem märgata. Düstroofia pealetungi õnnestus pidurdada, hiljem aga see täiesti peatada.

Leningradlaste leivanormi suurendati esimest korda, nagu öeldud, juba 25. detsembril 1941. Töölised hakkasid saama kolmsada viiskümmend grammi, kõik teised — kakssada grammi leiba.

Rinde sõjanõukogu võttis selle uue otsuse vastu traagilises olukorras. Kaitset juhtivad seltsimehed arutasid mitu tundi üht-ainust küsimust — kas julgeda või mitte, riskida või mitte.

Bolševiku soe süda nõudis: normi tuleb viivitamata suurendada, inimorganism ei suuda saja kahekümne viie grammiga vastu pidada, iga päev hukkub tuhandeid inimesi. Külm mõistus rääkis sellele vastu, kuid mille arvel seda suurendada, varusid on ju kõigest nädalaks?

Võitjaks jäi süda. Leivanormi suurendati avansina, kindlas usus „elu teesse", tema kollektiivi visadusse. Laadoga ei vea alt, lootus ei peta!

Nii see ka tegelikult kujunes. Jäätrass hakkas pikkamööda paremini töötama. See võimaldas kuu aja pärast — 1942. aasta 24. jaanuarist — uuesti leivanormi suurendada. Töölise kaartide järgi hakati andma nelisada grammi, teenistujate kaartide järgi kolmsada, laste ja ülalpeetavate omade järgi kakssada viiskümmend grammi leiba.

Need olid kaks võimsat lööki düstroofia pihta, mis olid võrdsed võidetud lahingutega. Nälg niitis veel oma ohvreid, kalmistutel tuli veel palju ühishaudu kaevata, kuid tema kondiseid käsi oli juba kärbitud.

11. veebruaril teatas „Leningradskaja Pravda" rõõmsat uudist: rinde sõjanõukogu korraldusel suurendatakse kolmandat korda linnaelanike leivanormi; töölised hakkavad saama kuni viissada grammi päevas, kõik ülejäänud — kuni nelisada grammi.

Veel tähtsam oli teine asjaolu. Leningradlaste toidunormi hulka oli nüüd võimalik võtta peale leiva ka suurema kalorisisaldusega toiduaineid: rasva, suhkrut, lihakonserve, kuivatatud puuvilja.

Lastele anti tahvel šokolaadi. Haiglates ja sünnitusmajades suurendati norme peaaegu kaks korda. Suure kalorisisaldusega toitu hakkasid nüüd saama doonorid. Partei linnakomitee eriotsusega määrati lisaratsioon suurtele teadlastele, kes olid blokaadi jäänud.

Ka elektrienergiaga läks Leningradis lahedamaks. Kümme tuhat kommunistlikku noort, kes läksid vabatahtlikult puid tegema ja turvast lõikama, hoidsid ära energiasüsteemi halvatuse. Äärmiselt rasketes tingimustes suutsid nad toota linnale nii väärtuslikku kütust. Pisut sütt saabus ka Laadogalt.

Raadio ei sosistanud enam hauataguse häälega, kooliklassides, operatsioonisaalides ja olulisemates riigikaitselise tähtsusega ettevõtetes põlesid elektrilambid. Kõik leivatehased said kogu aeg elektrit.

Leningrad, millest kõik hädad olid üle käinud, sirutas selga.

Linna kõigis rajoonides olid valmimas ühiskondlikud sööklad, kus hakati andma tugevdatud toitu. Kõik linnakodanikud, kes vajasid viivitamatult abi, pidid hakkama neisse sööklatesse talonge saama. Peaaegu iga päev avati düstroofia- ja skorbuudihaigetele uusi statsionaare.

Jäätrassil jälgiti huviga kõiki Leningradis toimuvaid muudatusi. Head teated sissepiiratud linnast levisid siin imekiiresti, andes inimestele jõudu, aidates jagu saada uskumatutest takistustest. Igaüks, kes Leningradist tagasi tuli, sunniti kõigest kuuldust-nähtust üksikasjalikult jutustama.

Ja kuidas võidigi Laadogal nende põnevate muudatuste vastu ükskõikseks jääda, kui kogu Laadoga kollektiivi töö mõte, kõigi tema ohvrite ja kannatuste mõte seisis selles, et lenin-

gradlaste traagilist olukorda võimalikult kiiresti kergendada! Selle eesmärgi nimel mindi siin kõige peale välja, selle nimel oldi siin pikemalt mõtlemata valmis elugi andma.

Kui üldse keegi, siis just jäätrassi töötajad nägid kõige paremini, et Leningradile ruttasid appi kogu meie maa rahvad.

Autojuhid tõttasid, hoidsid kokku iga minutit, püüdes läänekaldale rohkem kaupa vedada; ladudes aga kasvasid virnad järjest kõrgemaks ja paistis, et need ei vähene sugugi. Kalda varustusbaasidesse saabus üks ešelon teise järel, tuues toiduaineid, laskemoona ja relvi, sütt ja naftat.

Noil kevadpäevil leidis aset sündmus, mis pani lainetama kogu „elu tee" kollektiivi.

Varahommikul, kui eilsete loikude jää alles jalge all pragises, jõudis Kobona külaväravasse pikk voor. Elumajade lõhna tundes lisasid hobused ise sammu juurde. Nende härmas, hallide lakkade järgi võis igaüks näha, et voor on liikunud kogu öö.

Oli 1942. aasta märtsikuu. Nõukogude inimesed ei tundnud siis veel pidulikku suurtükisaluutide kommet, kellelegi poleks pähegi tulnud sõjaliste võitude auks võiduväravaid püstitada. Oli vaenlase blokaad — julm, lõpmatult pikk ja piinarikas, olid napid normid. Leningradlaste kodudes vilkusid omatehtud „tattninad".

Voor jõudis Kobonasse peaaegu märkamatult. Teda võttis vastu ainult nõgises poolkasukas pataljonikomissar, kes oli jäätrassile saadetud poliitosakonnast. Täiskasvanute jalge ümber keerlesid ka mõned vara ülesärganud külapoisikesed, püüdes kangesti teada saada, miks kõigil voorimeestel ripuvad rinnal trofeeks saadud saksa automaadid.

See oli iseäralik voor. Ja mitte ainult iseäralik, vaid lihtsalt ennekuulmatu, lausa ime! Kuid enne kui rääkida, kuidas see tekkis ja kuidas see oma sihile jõudis, tuleb kas või lühidalt kõnelda ühest koosolekust metsas.

Fašistid ei säästnud laskemoona, et meie rahvast alistada. Nad ei säästnud ka paberit igasuguste nõukogude inimestele määratud väljaannete jaoks, talitades laimajate põhimõtte järgi, et kuul tabab ühtainust, aga vale — tuhandeid. Nende sõjavägede kannul liikusid autodele ehitatud välitrükikojad. Liikusid ja paiskasid välja häbitu vale sogaseid jugasid.

Kord sattus Pihkva lähedal tegutsevasse partisanisalka fašistlik ajaleht „Russki Golos". Salk oli hiljuti karistajatega ränga lahingu maha pidanud, suuri kaotusi kandnud ja peaasi, oma raadiojaamast ilma jäänud, kaotades sideme juhtiva partisanikeskusega.

Vaimustusest joobudes teatas „Russki Golos" Leningradi langemisest. Üksikasjaliselt kirjeldati võitjate pidulikku paraadi ettevalmistamist. Et lugu paistaks tõenäolisem, teatati isegi kellaaeg, millal Lenini linnas algab saksa paraad.

Paljudele partisanidele mõjus see sõnum rusuvalt. Mitte et nad just oleksid vaenlase lehte uskunud, aga äkki hakkas nagu halb, süda läks kuidagi raskeks.

Salka juhtis vana bolševik-tšekist. Karmi revolutsioonilise võitluse kooli läbi teinud, mõistis ta paremini kui keegi teine, et kahtlus on hirmsam kui karistajad. See sööb inimese hinge nagu rooste. Komandör käskis kõik partisanid staabi muldonni kokku kutsuda.

Koosoleku kohta protokolli ei kirjutatud ja võib ainult oletada, mida sellest osavõtjad kõnelesid. See-eest on säilinud otsus. Väga lühike ja väga energiline otsus:

„Kuulati: hitlerlaste ajalehe teadet Leningradi vallutamise kohta.

Otsustati: lugeda, et Leningrad pole vallutatud ja et teda ei vallutata kunagi."

Sellele otsusele, mille poolt hääletati ühel meelel, kirjutasid alla kõik salga võitlejad.

Sellele otsusele oleks võinud alla kirjutada kogu rahvas vaenlase poolt okupeeritud piirkondades meie kodumaal.

Asjata kasutas Saksa propaganda rafineeritud võtteid, tõendades, et lahingud käivad peaaegu Vassili saarel, et leningradlased heiskavad kohe valge kapituleerumislipu. Nõukogude inimesed uskusid kindlalt, et Leningradi ei vallutata kunagi!

1942. aasta kevadel organiseerisid partisanid voori ja varustasid selle toiduainetega leningradlastele. Need tagasihoidlikud kingitused, mis olid kogutud sügavas hitlerlaste tagalas ja salaja üle rindejoone toimetatud, väljendasid väga kujukalt nõukogude rahva armastust surematu Lenini linna vastu, tema kangelaslike kaitsjate vastu.

Partisanide moonavooris oli peaaegu kakssada viiskümmend veokit.

Mida kõike küll ei olnud partisanide piirkonna alistamatud vene patrioodid kogunud! Kõrvuti linase riide sisse mässitud pekitükkidega lamasid reel kodukootud kotid nisujahu ja tangudega, pärnaõie mee vitsikud asetsesid kõrvuti mahukate soolakurgi- ja hapukapsapüttidega.

„Kingituste kogumist leningradlastele alustasime staabi otsusega," jutustas Laadoga autojuhtidele partisanide moonavoori ülem Fjodor Jefimovitš Potapov. „Kõigisse partisanide piirkonna küladesse saadeti käskjalad. „Mingit agitatsiooni pole tarvis teha," ütlesime käskjalgadele, enne kui nad laiali sõitsid. „Teatage lihtsalt kolhoosnikutele, et leningradlased on hädas ja et peame neid aitama. Las igaüks annab, mis tal võimalik on.""

Korjandus läks hästi. Inimesed andsid viimase ära, jagades meelsasti oma piiratud tagavarasid. Isegi sootuks mahapõlenud külad, mille elanikud asusid muldonnides, püüdsid kas või pisutki Leningradi abistada.

Partisanide moonavoor liikus Laadogani peaaegu kuu aega. Kolhoosnikud-partisanid sõitsid öösiti, valisid varjulisi metsaradu, hiilisid salamisi läbi kinnikülmumata soode ja rabade.

Voor kasvas teel uute kinkide arvel. Belebelka rajoonis ühines temaga nelikümmend veokit, Poddorjes veel kakskümmend. Igal pool, kus polnud vaenlase garnisone, toimusid rahvarohked miitingud.

Partisanide poolt toodud toiduainete üle järve toimetamiseks valiti Laadoga autopataljonidest parimad juhid.

„Teile usaldatakse suur ülesanne," ütles jäätrassi ülem, kui laadimine oli lõpetatud ja kõik kolmkümmend autojuhti oma masinate juurde üles rivistusid. „Mõistate isegi, kui vastutav reis see on."

Autokolonn partisanide piirkonna kingitustega väljus Kobonast öösel ja oli vastu hommikut Smolnõis.

Partisanide moonavoori saabumist tähistasid leningradlased kui ootamatut pidupäeva, mis oli keset blokaadiraskusi eriti rõõmustav ja innustav.

„Täna võtame vastu kalleid külalisi, oma võitluskaaslasi," kirjutas „Leningradskaja Pravda". „Tere, kuulsusrikkad patrioodid, mehised vene inimesed! Tere tulemast, Isamaasõja kangelased, rahva kannatuste eest tasujad! Leningradi töötajad tervitavad palavalt teid, kolhoositalurahva saadikud, uhked nõukogude inimesed, keda vaenlane ei suuda iialgi põlvili suruda!"

Külalised partisanide piirkonnast käisid tehastes, sõitsid eesliinile ja said kokku rindemeestega.

2

„Leivapoe juures on pikk järjekord. Äkki peatus selle kõrval kaks valget autot. Keegi hüüdis: „Laadoga omad!" Kõik tormasid järjekorrast nende juurde, piirasid hämmeldunud autojuhid sisse. Ma pole niisugust entusiasmi veel enne näinud."

„Elu tee" töötas täie koormusega.

Vaatamata lumetormidele veeti veebruaris jäätrassil peaaegu poolteist korda rohkem koormaid kui jaanuaris.

Märtsikuu oli vedude ulatuselt rekordiline. Leningrad sai iga ööpäev umbes kakssada vagunit toiduaineid, kütteõli, kütust, laskemoona.

Autojuhid ja nende eeskujul ka teised jääteelased püüdsid aega kasutada võimalikult viljakalt.

Kõik teadsid, et „elu tee" poole hiilib kaugelt ohtlikum vaenlane kui pommitamine ja lumetuisk. See vaenlane oli kevad.

Pärast karmi talve muutus Laadogal märgatavalt soojemaks. Uha sagedamini vaatas pilvede tagant päike, päev läks järjest pikemaks. Kevad ei lähenenud enam hiilides, vaid tungis lausa peale — hoogsalt, vastupandamatult, laial rindel.

Kevade tulek harilikult rõõmustab inimesi. Ainult Laadoga järvel ei vaimustanud tema ilmsed, alati igatsetud ja virgutavad tundemärgid kedagi. Päikeselaigud pruunikstõmbunud lumel põhjustasid viltusi, rahulolematuid pilke, sulanud kohtade ja loikude puhul aga tõmbusid näod päris kipra.

Kevad tähendas „elu tee" paratamatut lagunemist, järelikult aga ka blokeeritud Leningradi ainsa ühendustee lõppu.

Ja kõige hullem oli see, et kevade vastu polnud ühtegi kaitsevahendit. Pakasest ja lumehangedest saadi võitu kannatlikkuse ja vastupidavusega, pommitamise ja tulistamise vastu aitas julgus, aga kuidas sa võitled kevadise jääsulamise vastu? Mil viisil peatada elavhõbedasamba tõusu termomeetris? Seda ei osanud isegi Laadoga kangelased, kuigi paistis, et neile pole midagi võimatu.

Transpordiarterit, mis toitis Leningradi kaitset, ähvardas pikaajaline sulgemine. Schlüsselburgi laht vabaneb jääst tunduvalt hiljem kui kogu Laadoga järv. Igal kevadel muutub see laht määratu suureks jäähoidlaks, kust jääpangad suunduvad kitsasse Neeva kurku. Sellepärast algab navigatsioon siin ka kakskolm nädalat hiljem kui mujal.

Paistis, et Leningrad kaotab sideme „Suure maaga" vähemalt paariks kuuks.

Selleks puhuks oli vaja vedada toiduaineid ja laskemoona. Ja mitte ainult kaheks kuuks, vaid ka teatud tagavaraks, mis häda korral kindlustaks linna ja rinnet.

Reservide eest hoolitsedes arvestasid kaitse juhid, et vaenlane ei ole veel linna vallutamise plaanidest loobunud. Vastupidi, luureandmed kõnelesid sellest, et fašistid valmistuvad metoodiliselt uueks tormijooksuks. Oli ka teada, et see algab maikuu kolmandal dekaadil. Vaenlane tõi Leningradi juurde piiramissuurtükke ja raskeid tanke. Rindele ilmusid värsked Saksa diviisid, mis olid siia paisatud Hitleri peakorteri reservidest.

Olukord muutus pinevaks. Kevad aga jätkas oma kurja tööd jäätrassi lõhkumisel, millestki hoolimata, ignoreerides absoluutselt kõike.

Märtsis algasid Laadoga järvel esimesed sulad. Keskpäeval tõusis õhutemperatuur pluss viie kraadini, öösel aga langes miinus viieteistkümne kraadini.

Ebatavaliselt karm talv oli katnud järve võimsa jääkattega. Aprilli algul ulatus jää paksus üheksakümne viie sentimeetrini. Kuid isegi see ülivõimas jääkate ei suutnud nii järskudele temperatuuri kõikumistele vastu pidada. Ta lagunes kiiresti, kao-

tas oma tiheda struktuuri ja muutus autoliiklusele järjest ohtlikumaks.

Jääpangad hakkasid ikka enam kuhjuma, eriti keset järve. Rüsijää ümber tekkisid suured sulavee väljad. Vastu õhtut kattusid need jääkirmega, mis veoautode rataste all pragises halbaennustavalt.

Kõigi ebameeldivuste tipuks hakkas jää sulama ka kalda ääres. Nii Ossinovetsis kui ka Kobonas õhenes jää hirmuäratava kiirusega. See ähvardas liikluse täiesti katkestada.

Laadogal algasid kibedad päevad. Olukord sundis inimesi kiirustama, iga minutit kalliks pidama, sest muidu ei jõua kõiki idakaldale kogunenud koormaid Leningradi vedada. Ei kohutavalt külmad jaanuaripäevad ega võitlus lumehangede vastu veebruaris, kus viimne kui üks hing oli mõnikord kolm ööpäeva järgemööda väljas, pole võrreldav tolle äärmise tööpingega, mida nõuti igalt „elu teel" töötajalt märtsis.

Kevade hävitavast mõjust oli tarvis ette jõuda. Kui seda ei suudeta, siis ootavad leningradlasi uued kannatused ja kõik talviste pingutuste tagajärjed võiksid tühja minna.

Sajad autojuhid hakkasid tegema viis-kuus reisi ööpäevas, keegi ei hoolinud väsimusest. Sajad jääteelased, laotöölised, traktoristid töötasid puhkusest loobudes kaks vahetust järgemööda.

„Täna on iga minut kallim kui iialgi varem!" kirjutas ajaleht „Frontovoi Dorožnik", mis ilmus jäätrassil. „Iga tonn üle järve veetud kaupa aitab Leningradi rinde võitlejatel vaenlast purustada, aitab kuulsusrikkaid leningradlasi. Täna on iga komandöri koht trassil, seal, kus otsustatakse plaani täitmise eest peetava võitluse edu!"

Autopataljonide staabid toodi jääle üle. Kogu trass jaotati dispetšerite operatiivlõikudeks, kus läbi ööpäeva oli sisse seatud vastutavate komandöride valve. Reguleerimispostide ja tehnilise teenindamise punktide arvu suurendati peaaegu kaks korda.

Eriti kõva vatti said kevadel major Možajevi teetöölised. Terve talve võitlesid nad tuisu ja hangedega. Nüüd algas kahevõitlus sulaga. See oli hoopis keerulisem, kui puhastada trassi lumest või rajada uusi veoniite. Võitlus sula vastu nõudis ammendamatut leidlikkust.

Jääteelased ei lahkunud enam järvelt, veetes ööd kui päevad jääl. Igale poole trassile oli veetud metsamaterjali. Niipea kui jäässe tekkis värske pragu, seati sellest üle sild. Sillad tehti kaldal varuks valmis ja veeti järvele lahtivõetult.

Sula suurendas tublisti lõhede arvu. Pealt veega kaetud, jäid need salakavalad lõksud isegi kogenud silmale märkamatuks. Püüdes avariisid vältida, jälgisid jääteelased tähelepanelikult iga uue prao tekkimist ja panid kohe nende juurde märgid välja.

Nagu jäätee algperioodil, nii tuli ka nüüd päeva tagant, mõnikord aga mitu korda päevas veoniite vahetada. Deformeerunud jää ülekoormamine oli äärmiselt ohtlik.

Selle eesmärgiga vähendati käskkirjaga liiklemiskiirust. Seejärel tuli piirata ka autode koormust.

Major Možajev pidas poole oma meestest kaldalõikude juures. Peamine oht peitus siin, otse kalda ääres, kus jää muutus iga tunniga järjest nõrgemaks ja vaevalt kandis järvele sõitvaid autosid. Kaldaäärse jää hukatuslikku lagunemisprotsessi oli tarvis kuidagi peatada või vähemalt seda aeglustada.

Algul ehitasid jääteelased kaldalt jääle sõitmiseks sildu, kuid varsti olid sunnitud sellest loobuma. Säärane sild ei jõudnud poolt päevagi käigus olla, kui ta juba lühikeseks osutus ning seda oli tarvis uuesti pikendada.

Pärast pikka mõtlemist otsustas Možajev ehitada vaiestakaadi, mida mööda masinad võisid jäälõigule sõita. Vastavalt vajadusele sai estakaadi pikendada, seda kaugemale järvele edasi nihutada.

Selliste estakaadide ehitamine on väga keeruline ettevõte ning nõuab kvalifitseeritud spetsialiste ja arvukaid mehhanisme. Možajevil polnud ei ühte ega teist. Ka aega oli tal väga vähe. Estakaad võis aidata pool kuud, mitte enam. Järelikult tuli see ehitada väga kiiresti.

Jääteelased said sellega suurepäraselt hakkama. Kaldalõigud, mis ähvardasid transpordi liikluse enneaegu katkestada, teenisid korralikult jäätrassi lõpuni.

Kevadpäevade ärev olukord muutus vaenlase sekkalöömise tõttu veelgi pinevamaks. Taibates, et leningradlaste jäätee elab oma viimaseid päevi, hakkas vaenlane uuesti ägedamalt suurtükkidest tulistama ja õhust pommitama: trassile ja kaldal asuvatele ladudele kukkus rohkesti tuhandekilogrammilisi fugasspomme.

Paistis, et kindralöberst Küchler kavatseb viimased veod Laadogal iga hinna eest nurja ajada. Seda kinnitasid ka vangivõetute tunnistused. Kõik, kes jääteele korraldatud õhurünnakutest osa võtsid, said otsekohe, kui nad aerodroomil maandusid, raudristi.

Järve kohal taevas käis vahetpidamatu õhuvõitlus. Tuli ette päevi, kus vaenlane ründas õhust neliteist korda. 12. aprillil aga näiteks registreeriti seitseteistkümmend pommitamist. Sel päeval kaotas vaenlane kaheksa lennukit, mis seniitkahurväelased alla tulistasid ja õhuvõitluses hukka said. Üks „Junkers" kukkus otse trassile ja sukeldus läbi purustatud jää järvepõhja. Schlüsselburgi piirkonnas muutusid fašistide rannapatareid niivõrd aktiivseks, et vaenlase patareide vastu võitlemiseks tuli haubitsapolk Laadogale üle tuua.

Sulavesi tõusis.

Aprillikuu esimesel dekaadil oli jääl juba võimatu kuiva kohta leida. Järve keskpaigas oli sulavesi kümmekond sentimeetrit sügav, kallaste ääres aga ulatus see autode radiaatoriteni.

Kole oli järvele välja sõita. Veoautod nagu ei sõitnudki enam mööda trassi, vaid ujusid, jättes enda järele laia, vahuse joa.

Autojuhte tutvustati jäätee staabi käskkirjaga. Kõige suurem sulavee sügavus, millega auto tohtis välja sõita, oli nelikümmend sentimeetrit. Kui vesi sellest piirist kõrgemale tõusis, tuli käskkirja järgi veoniit mujale rajada või liiklus üldse katkestada.

Peaaegu igal reisil jäid veoautode mootorid seisma. Oma saatust needes ronisid juhid jääkülma vette, muidu ei saa ju mootorit käima. Kuivatada polnud ennast kusagil ega olnud selleks aegagi. Mitu ööpäeva istusid juhid oma autokabiinis märgade jalgadega. Nad lõdisesid, olid ärakülmetanud, tigedad ja unistasid sõduri muldonni soojast koldest kui kõige kaunimast ja kättesaamatumast, mida inimene iganes igatseda võib.

Kõigil oli raske, aga keegi ei otsinud kergemat, ei virisenud ega kurtnud. Kõik mõistsid, et õige varsti ei saa enam jäätrassil sõita. Seepärast oli vaja järelejäänud aega kasutada heaperemehelikult ja toimetada läänekaldale võimalikult palju koormaid.

„Kas sa oled teinud kõik võimaliku leningradlaste heaks, rinde heaks?" küsisid trassile ja laoplatsidele üles pandud plakatid. Küsisid tungivalt, erutasid meelt ja südant. Ja igaüks küsis endalt tahtmatult: „Kas olen teinud kõik, mis on minu võimuses?"

Võitlejat Pirožokki peeti keskpäraseks autojuhiks, nagu neid oli autopataljonides palju. Eriliselt ta silma ei paistnud, eriliselt maha ka ei jäänud, töötas ausalt, kuulus kuldse keskmise liiki.

Ühel aprillipäeval tabas Pirožokki jäälõigul järjekordne pommitamine. Tema auto oli Leningradist lahkuvaid naisi puupüsti täis. Pirožok võttis nad peale Borissova Griva evakueerimispunktis ja pidi Kobonasse viima.

Juhtus olema äge pommitamine. Hitlerlaste „Junkersid" ilmusid järve kohale oma „Messerschmidtide" tugeva kaitse all. Kuni hävitajad raevukalt üksteise kallale sööstes õhus võitlesid, heitsid pommitajad trassile raskeid fugasspomme. Mürsuaukudest purskas vett nagu hiigelfontäänidest.

Pirožok mõtles, mida teha, ja otsustas mitte riskida. Peatas oma auto, aitas ehmunud naistel jääle ronida ja jääpankade taga varju leida.

Nii oli kindlam. Vähem väljavaateid Kobonasse laipu vedada. Seda enam, et temaga oli kord juba midagi taolist juhtunud:

pärast tulistamist, mille kestel ta peatumata edasi sõitis, et aga kiiremini üle jää jõuda, võeti Kobonas tema autolt maha neli laipa. Kaua aega rusus teda süütunne, kuigi ta teadis, et ta süüdi pole.

Naised heitsid jääle pikali, Pirožok ise jäi autosse. Ta istus rooli taga pinevil, kuulates pommitamise raginat, valmis iga hetk kiirusega manööverdama.

Ettevaatus oli omal kohal. Üks fugasspomm kukkus väga lähedale, ja kui naised oleksid auto peal olnud, oleksid nad kindlasti ohvriks langenud.

Jääpangad päästsid reisijad, see-eest aga sai juht kannatada. Pommikild purustas tuuleklaasi, riivas autojuhi pahema käe nimetissõrme ja kukkus vahariidest istmele.

See toimus kõik väga kiiresti. Pirožok ei jõudnud isegi aru saada, mis seal sünnib. Esimese hooga püüdis ta tulist kildu kätte võtta, kuid viskas selle otsekohe minema.

Valu tuli hiljem, kui Pirožok aru sai, et ta on tõsiselt haavatud. Sõrm oli täiesti otsast ära. Haavast purskus verd.

Oli vaja kiiresti arstiabi. Kui vigastada saanud juht oleks läinud lähemasse sanitaartelki, poleks teda sellepärast keegi hukka mõistnud. Aga mis siis reisijad teevad? Mis neist saab? Kui palju hirmu peavad vaesed naised järvel tundma, enne kui mõni möödasõitev auto nad peale võtab . . .

Ei, sidumisega tuleb oodata. Tegelikult ei ole midagi iseäralikku juhtunud, on hullemaidki haavu saadud. Tuleb hambad kokku pigistada ja õlani küündivat valu mitte kuulda võtta, sellele lihtsalt mitte tähelepanu pöörata.

Pirožok sidus käe rätikuga kõvasti kinni, pühkis istme verest puhtaks ja seadis tuuleklaasi asemele vineeritüki.

Varsti pommitamine lõppes. Naised ronisid autokasti ja Pirožok sõitis edasi.

Lihtne öelda — sõitis. Äkki oli poolteisetonniline isemeelseks ja sõnakuulmatuks muutunud. Käsi põles nagu tules, mööda rägu nirises higi, pisarad tulid iseenesest silma.

Reisijad ei teadnud sellest midagi. Isegi Kobonas, kus nad autojuhti õnneliku reisi eest tänasid, ei märganud nad, et ta on haavatud.

Evakueerimispunkti kõrval oli talumaja, kus asus sanitaarrood. Pirožok väljus kabiinist ja oli juba arsti juurde minemas, kuid mõtles ümber.

Idakalda laos, kus tema masinale kondenseeritud piima kaste laaditi, ei märgatud samuti midagi. Kas tol ajal sõitis siis vähe autojuhte, kelle nägu oli lubivalge, ilma ühegi veretilgata.

Vaevalt oli koorem peale laaditud, kui Pirožok asus tagasiteele. Ossinovetsisse sõit oli talle veelgi raskem. Valu muutus õlas talumatuks, silme ees läks ühtelugu mustaks. Mitmel korral peatas ta auto trassi ääres ja hõõrus jääga kuumavat nägu.

Kui Pirožok läänekaldale jõudis, ootas ta veel kuni vastuvõtjad tema kastid üle lugesid, viis oma poolteisetonnilise roodu autode rivisse ja alles pärast seda läks komandörile juhtunust ette kandma.

„Miks te Kobonasse ei jäänud?" pahandas roodukomandör autojuhi paistetanud kätt märgates.

„Tahtsin kahesaja tonnini jõuda. Just kaks tonni puudus," vastas Pirožok lihtsalt. Rohkem midagi pärimata viis roodukomandör Pirožoki ise sanitaarüksusesse.

Nagu teistelgi jäätee autojuhtidel oli Pirožokil oma isiklik arve fašistlikele agressoritele kättemaksmiseks. Selle hea tava laenasid Laadoga autojuhid rinde snaiperitelt. Täpse tule meistrid kandsid enda arvele iga hävitatud hitlerlase, autojuhid aga iga tonni veoseid, mis Leningradi toimetati.

„Elu teel" oli vanu autojuhte, kelle isiklikul arvel oli üle viiesaja tonni. Kommunistlik noor Pirožok töötas kõigest teist kuud ega jõudnud veel palju ära teha. Mis seal siis imestada, kui ta otsustas enne hospidalivoodi heitmist oma arve kahesajani ümardada.

Sulavett tuli järjest juurde.

Autode liikumine jäälõigul muutus jälle, nagu see oli novembriski, äärmiselt ohtlikuks ettevõtteks, mis nõudis kõvu närve.

Mida küll Laadoga jääteelased kõik ei teinud, et aga õnnetusjuhtumeid vältida! Lahvanduste ja pragude juurde pandi teivaste otsa laternad, mis paistsid kaugele. Kõige kindlam veoniit äärestati spetsiaalsete tähistega, mis sarnanesid jõele väljapandud poidega, autojuhid sõitsid oma masinatega justkui faarvaatrit mööda.

Ja siiski kasvas vahetpidamata õnnetusjuhtumite, pealegi inimohvritega seotud õnnetusjuhtumite arv.

11. aprillil hukkus lahvandustes seitse autot.

12. aprillil veel üheksa.

13. aprillil seitseteist.

Eriti raske oli öösel.

Tuli hakata jälle kolonnides sõitma: juht, kes üksi sõites hätta sattus, võis vaevalt kiiret abi loota. Hakati jälle sõitma lahtiste kabiiniustega.

Saa või ise surma, aga seltsimees aita hädast välja! See sõduri põhimõte muutus edu peamiseks tingimuseks. Tegutseda tuleb üheskoos, üksi ei jõua kusagile! Iga autojuht, kes sõitis jäälõigule, kohtas plakateid, mis meenutasid vastastikuse abistamise suurt tähtsust.

„Elu teel" arvati alati, et seltsimehe hättajätmine on häbiasi, mida ei saa enam heaks teha. Kevadise teedelagunemise ajal oleks ilma vastastikuse abistamiseta olnud võimatu sammugi astuda.

Fjodor Vassiljevitš Ivonin töötas enne sõda Simferoopol—Jalta autobussiliinil, vedas kuurortlasi Krimmi ravilatesse. Lõunamaalasena oli tal Laadoga karmi olukorraga raske kohaneda. Oli isegi aeg, tõsi küll, mitte väga pikk, kui Ivoninit peeti siin mahajäänud autojuhiks.

Fjodor Vassiljevitš meeldis sõpradele väga oma seltsiva iseloomu, loomupärase teravmeelsuse, naljade ja iseäranis oma abivalmiduse pärast, mida ta omakasupüüdmatult osutas igaühe suhtes, kes seda aga vajas.

Kevadel hakati Ivoninit „vetelpäästjaks" kutsuma. Ei möödunud päevagi, kus ta poleks kedagi seltsimeestest aidanud. Kord võttis mõne trassile lootusetult toppamajäänud auto puksiiri ja vedas kaldale, teine kord tiris võõra masina jäälõhest välja või õpetas uustulnukatele, kuidas niiskeks saanud süüdet sundida normaalselt töötama.

18. aprillil sooritas Fjodor Vassiljevitš kangelasteo, mis sai teatavaks kogu „elu tee" kollektiivile.

Ossinovetsile lähenedes nägi ta, et ees sõitev auto on tugevasti viltu kaldunud ja et selle esirattad on jää alla vajumas. Nähtavasti sattus juht segadusse, hüppas liiga hilja kabiinist välja ja kukkus lahvandusse.

Kuni Ivonin õnnetuskohale jõudis, vajus auto põhja. Õnnetu autojuht rabeles lahvanduses, püüdes meeleheitlikult selle habrastest äärtest kinni hakata.

Ivonin vaatas otsivalt ringi. Ühtki roigast ega lauda polnud käepärast. Hukkuva seltsimehe päästmiseks jäi ainult üks võimalus — ise vette hüpata.

„Pea vastu, sõber!" hüüdis Fjodor Vassiljevitš ja hakkas lahti riietuma. Viskas sineli maha, tahtis saapaid jalast võtta, kuid nägi samal hetkel, et autojuht vehkis viimast korda kätega ja kadus vee alla.

Ivonin sööstis järele, aga ei arvestanud oma liigutusi. Uppuv autojuht klammerdus surmava haardega ta käe külge.

Päästjal ei ole säärasel juhul sugugi kergem kui uppujal. Vett täis vattkuub kiskus Fjodor Vassiljevitši põhja, saapad muutusid tinaraskeks, kuid kõige halvem oli see, et käsi „suri" silmapilkselt ära. Hirmust meeletu autojuht surus seda nagu raudpihtide vahel.

Käsi oli vaja vabaks teha, muidu upuvad mõlemad. Fjodor Vassiljevitš kasutas juhust ja lõi autojuhile pähe. See ei aidanud. Tundes, et ta lämbub ja kaotab viimse jõu, lõi ta uuesti. Pikkamööda lõdvenes haare käe ümber.

Ivonin ei suutnud hiljem meenutada, kuidas ta seltsimehest

kinni haaras, enne kui see vee alla kadus, kuidas ta selle lõtvunud keha lahvanduse servale tõukas ja jääle upitas. Kõike seda tegi ta viimse närvipingutusega, mille peale inimene nagu mahaniidetult kokku variseb.

Lahvandusest suure vaevaga välja roninud, ei olnud Fjodor Vassiljevitšil veel õigust puhata, ta pidi päästetud seltsimehe autoni kandma ja teadvusele äratama.

Kui teised autojuhid õnnetuskohale jõudsid, ei suutnud ta enam kõnelda. Seltsimehed jagasid temaga oma riideid, andsid talle piiritust. Ka uppumisohus olnud autojuhile leiti kuiv vattkuub.

Nüüd tuli leida tee, mida mööda ümber värske lahvanduse sõita, ja lahvandus kas või ajutiselt millegagi ära märkida, kuni teetöölised tulevad ja hoiatustulba üles seavad. Sõita ümber lahvanduse, millesse viis minutit tagasi auto vajus, on äärmiselt ohtlik. Keegi ju ei tea, kui palju on selle ümber õhukest, nõrka jääd. Äkki aga satud uude lahvandusse! . . .

Kõik mõistsid seda. Ja kuidagi iseenesest tuli, et esimesena hakkas liikuma Ivonini auto. Ettevaatlikult sõitis ta ümber kahtlase koha ning ajas teistele autodele jälje ette.

Autojuhid pistsid lahvanduse kõrvale lume sisse püsti kaks autokasti küljest rebitud lauda. Järelsõitvad autod pidid ohtu märkama.

Kevad Laadogal pakkus palju lahingusõpruse näiteid.

Vaevalt jõudis trassi ajaleht Fjodor Vassiljevitš Ivonini kangelasteost kirjutada, kui juba kogu jäätee kuulis autojuht Marjini õilsast teost.

Marjin märkas öösel jäälõigul seismajäänud autot. Tahtes hädasolevat seltsimeest aidata, sõitis ta ligemale, kuid sattus kogemata ise lõhesse — jää oli sel kohal väga nõrk, kogu lõik oli veega üle ujutatud.

„Päevitad?" küsis Marjin autojuhilt, kes rahulikult kabiinis istus.

„Aga mida sa siis teha käsid?" vihastas see. „Tuleb kalda poole liikuma hakata, muud ei mõtle välja . . ."

Marjin vaikis. Teda pahandas autojuhi ükskõikne toon, kuid vaidlema ta ei hakanud.

Lähedal sulavees ujus palk. Marjin tõi selle õnnetuspaigale ja hakkas seda hoovana kasutades seltsimehe autot välja sikutama. Ta ei sõimanud ega süüdistanud, vaid tegutses. Pea norgu lasknud autojuhi ükskõiksus oli kui käega pühitud.

Kahekesi tõmbasid nad esimese masina välja, sest see istus lõhes ainult esimeste ratastega. Marjini enda poolteisetonnilisega oli lugu hullem, see oli sisse vajunud tagumiste ratastega. Siin ei saanud ilma koorma mahaviskamiseta midagi teha.

Nad olid oma tööga juba lõpukorral ja hakkasid teele seadma, kui äkki ilmus saksa lennuk. Arvatavasti meelitasid ta kohale

lternatuled. Madalamale laskudes tulistas lennuk kuulipildujast mõlemat autot. Ümberringi oli vesi, kusagilt polnud varju leida.

Esimesena sai haavata Marjin, seejärel karjatas valust ka tema seltsimees. Näis, et kõik on otsas, pole enam midagi teha, olukord on lootusetu.

Kuid kommunist Marjin võitles edasi. Kuul sattus talle põske, nägu oli verd täis. Marjin sülitas sisselöödud hambad välja, pühkis sinelivarrukaga silmi ja hakkas siduma seltsimeest, kes oli haavatud jalast. Pani siis ta oma kabiini, võttis teise auto puksiiri ja sõitis pikkamööda läänekaldale . . .

Kevadine teedelagunemine oli täies hoos. Laadoga sõidud muutusid järjest ohtlikumaks ja keerukamaks.

Idakalda ladudes aga seisid tuhanded tonnid kaupa, mis oli leningradlastele eluliselt vajalik.

Ivan Zbarski komsomolibrigaadi loeti Kobonas kogu talve jooksul parimaks laadijatebrigaadiks. Paljud autojuhid teadsid seda väga hästi ja püüdsid igasugusel ettekäändel võtta koorma peale seal, kus töötasid Zbarski laadijad, sest nii sai palju aega kokku hoida.

Teedelagunemise ajal töötas eesrindlik brigaad eriti suure entusiasmiga. Iga laadija täitis kaks ja isegi kolm normi. Zbarski ise, pikakasvuline, enesekindel, võimsate atleedi biitsepsitega, võis tõenäoliselt tarbe korral viie eest tööd rühmata, nii kange jõumees oli ta. Laskemoonakastid ja jahukotid lendasid tema käes kergelt, nagu oleksid need äkki kaalutuks muutunud.

Jäätrassi sulgemise eel püstitas Zbarski brigaad tööviljakuse rekordi.

See oli ebatavaliselt raske päev. Juba hommikust peale juhtus trassil mitu katastroofi, mis lõppesid inimohvritega. Kord siit, kord sealt teatati värsketest lahvandustest. Jääteelaste avariikomandod olid enam-vähem ohutute liiklemisteede otsimisest surmani väsinud.

Kõik veokid rakendati suure suhkrupartii veoks, mis oli äsja tagalast saabunud. Isegi määrdunud „zissid", mis vedasid tavaliselt sütt, laaditi suhkrut täis.

Ivan Zbarski laadijad täitsid sel päeval kuus normi. Nad pidasid estakaadi juures iga masinat kinni ainult kolm-neli minutit.

Läks isegi nii kaugele, et kommunistlikud noored hakkasid autojuhtidele hüüdma, et need täislaaditud autod kiiremini kõrvale pööraksid. Keskpäeval riputas Ivan Zbarski töökohale üles omatehtud plakati: „Ära pane mootorit seisma, ära pea brigaadi kinni!"

Väga hästi töötasid suhkru pealelaadimisel ka teised Kobona brigaadid. Aleksei Fedotenko brigaad täitis neli ja pool normi, Galašini, Pivovarovi, Tšetšulini, Britškovi ja Sapožnikovi brigaadid — kolm normi.

Käsk suhkur kiiresti Leningradi toimetada oli täidetud.

Jäätee elas viimseid tunde.

14. aprillil võeti kõigil veoautodel kabiiniuksed eest ära. Jääst läbivajumisel oli autojuhil niimoodi kergem pääseda.

15. aprillil ei lastud järvele enam autobusse, järgmisel päeval — bensiinitsisterne.

Kolmetonniste „zisside" koormusnormi vähendati kahe ja poole tonnini. Kuid seegi ei aidanud, vastu õhtut tuli uus käsk — „zisside" koormust vähendati kahe tonnini.

19. aprilli hommikul vähendati „zisside" kasulikku koormust kolmandat korda — poolteise tonnini. See norm kehtis kõigest mõni tund. Keskpäeval keelati „zisside" väljasõit järvele üldse.

Nüüd jäid trassile ainult poolteisetonnised autod „GAZ-AA" — ainus veokiteliik, mis suutis liiklust säilitada. Ka poolteisetonnilistele kehtestati pool normi.

20. aprillil sõitis rangest keelust hoolimata välja neljast raskest masinast koosnev kolonn. Reis oli ebaseaduslik ja väga riskantne. Kontrolörid tõstsid siiski tõkkepuu üles ja lasksid kolonni järvele.

See juhtus nii.

Neli „zissi" juhti — Nikolai Sulimov, Pjotr Jatskov, Vsevolod Buhtojarov ja Ahmed Satapov — jõudsid suure vaevaga Kobonasse. Nad ei olnud veel jäätee staabi viimasest korraldusest kuulnud ja ajasid oma autod rahulikult lao juurde, lootes kiiresti koorma peale võtta.

Laoväravate juures ootas neid üllatus.

„Tagasi!" kisendas laomees „zisse" märgates. „Teie aeg on läbi!"

Kõik neli autojuhti, kes ei saanud millestki aru, tulid oma autost välja ja palusid laomeest seletada, milles asi on.

„Lõpp, vennad, teie sõidud on sõidetud!" ütles laomees ja laiutas käsi, püüdes rõhutada, et see ei ole tema süü. „Telefoneeriti Novaja Ladogast, on kästud „zisse" järvele mitte lasta. Nii et seanss on läbi, võib koju minna... Arusaadav, vennad?"

„Õige käsk!" nõustus kohe Jatskov, kes oli väga mõistlik. „Kas nüüd on siis mõni sõiduaeg? Ainult ilmaasjata masinaid hävitada..."

Teised vaikisid. Selles, et käsk on õige ja et „zissidel" on võimatu sõita, ei tarvitsenud kahelda. Ja ikkagi tuli see kuidagi liiga järsku: sõideti, sõideti — ja korraga stopp...

„Tähendab, jääme Kobonasse?" küsis Nikolai Sulimov otseselt kellegi poole pöördumata. „Pataljon on teisel kaldal, meie aga siin?"

„Tuleb nii välja," kordas Jatskov. „Süüd meil pole, ega me omal soovil jää..."

„Minu arust tuleks paluda!" ägestus mustajuukseline Ahmed Satapov. „Kas me siis Ossinovetsisse sõita ei jõua? Olen kindel, et jõuame! Tuleb ilusasti paluda, küll laoülem lubab."

„Temal pole õigust käsku muuta!" vastas Jatskov.

Igaks juhuks läksid nad laoülemat otsima. Läbirääkimisi alustas temaga Sulimov, kes oli kolonni vanem ja kellel arvati pealegi olevat diplomaadiannet. Kuid, oh häda, Sulimov pöördus liiga ruttu tagasi ja tema näost polnud raske näha, millega läbirääkimised olid lõppenud.

„Käskis lao territooriumilt kaduda," teatas Sulimov vastumeelselt. „Vastasel korral lubas komandantuuri patrulli välja kutsuda.

Sõbrad istusid laoväravate juurde, kus päike märgatavalt soojendas, ja hakkasid oma olukorra üle ruttamata aru pidama. Kuidas sa ka asja ei kaaluks, ikkagi paistis, et neil tuleb jääda Kobonasse navigatsiooni algust ootama, teisiti läänekaldale ei pääse.

Samal ajal jõudis oma „emkas" lao juurde nende pataljonikomissar Želdin. Autojuhid ära kuulanud, jäi komissar mõttesse.

„Aga võib-olla ei maksa tõepoolest riskida?" küsis ta, vaadates enda ümber seisvatele autojuhtidele. „Töötasite hästi, aga sellel reisil võite ise koos masinaga otsa saada..."

„Jõuame kohale, seltsimees komissar," kinnitas Sulimov.

„Sõidame aegamisi!" toetas tuliselt Ahmed Satapov.

Jutt lõppes sellega, et Želdin läks laoülemat otsima.

„Pange tonn lihakonserve peale," käskis ta tagasi jõudes. „Sõidan teiega koos. Jõuame kuidagi pärale..."

Tunni aja pärast olid „zissid" väljasõiduks valmis. Sulimovi nõuandel seoti kettidega iga auto külge kaks palki: üks radiaatori, teine tagasilla külge. Kui auto sisse vajub, kergendavad need palgid päästetöid.

Õhtu oli peaaegu käes, kui julged autojuhid järve juurde jõudsid. Kogu järv, nii kaugele kui silm ulatus, oli kaetud veega.

Kontrollpunktis ei tahetud algul tõkkepuud üles tõsta, kuid pataljonikomissari märgates muututi leebemaks.

„Noh, seltsimehed, talitage nagu me kokku leppisime," ütles Želdin. „Intervall viiskümmend meetrit, aga peaasi — aidake üksteist..."

Esimesena hakkas järvele laskuma Sulimov. Kõige raskem ja riskantsem seisis selles, et kaldaäärsest, tugevasti kahjustatud jäärt üle pääseda. Neil päevil vaiestakaad enam ei aidanud. Siin paistsid veest välja kümmekond pooleldi jää alla vajunud autot, hoiatades hädaohu eest.

Mitte asjata ei peetud Nikolai Sulimovit pataljonis kõige osavamaks autojuhiks. Ka sel korral pääses tema „zis" läbi ja jõudis ettevaatlikult sõites tähistega märgitud veoniidile.

„Järgmine!" hüüdis komissar.

Teisena sõitis Ahmed Satapov, korrates täpselt Sulimovi auto liikumist.

Nii algas nende nelja „zissi" plaaniväline reis, kuigi nad oleksid pidanud paigale jääma.

Reis läks hästi. See andis leningradlastele veel neli tonni hinnalisi toiduaineid. Lisaks sellele jõudsid Kobonast väljasõitnud neli sõpra läänekaldale suure kolonnina, sest nad olid teel korjanud veel kaheksa autot, millede hulgas oli nii „zisse" kui ka poolteisetonnilisi ja isegi üks bensiinitsistern, mis kaks ööpäeva oli järvel seisnud.

Mõned neist masinatest ei tahtnud kuidagi käima hakata. Need tuli puksiiri võtta, kuigi see oli õhukese jää tõttu ohtlik.

„Selle peale tuleb üks suits teha," ütles Sulimov, kui kolonn oli vaevalt Ossinovetsisse jõudnud. „Aga sina, Jatskov, kartsid, et midagi välja ei tule . . ."

„Midagi ma ei kartnud, sulle ainult paistis nii. Ei tahtnud lihtsalt käsust üle astuda," vastas Jatskov rõõmsalt, et ohtlik reis õnnelikult selja taga oli.

6

Ööl vastu 21. aprilli jõudis Novaja Ladogasse rinde sõjanõukogu käskkiri, mis nõudis igasuguse autotranspordi viivitamatut lõpetamist jäätrassil. Enne seda töötas spetsiaalne tehniline komisjon. Polkovnik Lapšin, major Možajev ja teised spetsialistid, kes kuulusid komisjoni, jõudsid üksmeelsele otsusele: tee on edaspidiseks ekspluatatsiooniks kõlbmatu. Koostati akt, mis anti telegraafi teel edasi Smolnõisse.

Siia oleks tulnud punkt panna.

Kuulus „elu tee" lakkas olemast. Sulavee tase oli liiga kõrge, jääkate liiga habras ja ebakindel, vedusid oli võimatu jätkata.

Kuid 21. aprillil ei õnnestunud teed sulgeda.

See oli arvatavasti ainus juhtum, kus sajad inimesed jätsid rinde sõjanõukogu käskkirja täitmata ja said sellest hoolimata kiita.

Idakaldal oli veel eluliselt tähtsaid koormaid, milleta Leningrad ei suutnud eksisteerida. Nende veoste pärast tuli eluga riskida.

Eriti vajalikud olid leningradlastele köögiviljaseemned. Neid eelistati kõigile teistele koormatele, mis täitsid laoplatse.

1942. aasta kevadeks ja suveks ettenähtud kaitsetööde plaanis olid tähtsal kohal leningradlaste individuaalsed aiamaad. Aiamaana kavatseti kasutada skvääre, aedu ja parke. Blokeeritud linnas tuli iga maalapp köögivilja täis külvata. Endastmõistetavalt oli selleks palju seemneid vaja.

22. aprillil tegi kommunistlik noor Nikolai Haritonov köögiviljaseemneid vedades kuus reisi. Maksim Tverdohleb, Aleksandr Tihhonovitš ja teised autojuhid, kes juhtkonna poolt olid sellele tööle määratud, tegid igaüks viis reisi.

Seemnekoormatega sõideti lausa vees. Igal kilomeetril varitsesid autojuhte jääaugud, alalõpmata jäid mootorid seisma, ühtepuhku tuli jääkülma vette ronida, et märjakssaanud süüdet seada.

22. aprilli õhtuks halvenes olukord niivõrd, et järvele ei olnud võimalik lasta isegi tühje masinaid. Eriti rohkesti vett kogunes ranna äärde. Tundus, nagu vabaneks Laadoga sedamaid jääkattest.

Jäätee ülema korraldusel pandi kell kolm öösel mõlemal kaldal valvetõkked välja. Liiklus lõppes. Keegi ei tohtinud enam järvele sõita ja mingisuguseid, isegi mitte ülikiireid veoseid ei võetud enam saatmiseks vastu.

Nii oli öösel, aga 23. aprilli hommikul leidis aset sündmus, mis lõi kõik kaardid segi.

Kaua nälginud leningradlased vajasid tungivalt vitamiine. Paljude tuhandete inimelude päästmine olenes tol ajal mitte niivõrd lihast, suhkrust ja leivast, kuivõrd kõikvõimsatest vitamiinidest.

23. aprilli hommikul, pärast seda, kui olid välja pandud valvetõkked kategoorilise keeluga mitte kedagi järvele lasta, saabus Kobonasse kolm vagunitäit sibulaid.

Kolm vagunitäit sibulaid! Ons tarvis seletada, kui suur jõud see oli, kui hõlpsasti oleks see aidanud skorbuudist jagu saada ning näljast kurnatud inimesi toibutada.

Sibulad tuli sihtkohta toimetada, selles ei kahelnud keegi. Kogu küsimus seisis üksnes selles, kuidas seda teha.

Autodel vedamisest ei saanud juttugi olla — eelmisel õhtul uppus poole tunni jooksul kümmekond poolteisetonnilist. Keegi soovitas kasutada hobutransporti, kuid sellest ei tulnud midagi välja. Selgus, et peaaegu kõik jäätee käsutuses olevad hobused olid saadetud läänekaldale; pealegi keeldusid ärahirmutatud hobused, kui palju neid ka tagant ei sunnitud, vette minemast.

Oli vaja leida väljapääs ning see leiti.

„Need sibulad viime oma turjal ära," ütlesid Laadoga kangelased, kui nad väärtusliku kraami saabumisest kuulda said.

Öeldud — tehtud.

Autojuhid, kes alles eile olid veel sõidus ja olid rohkem kui keegi muu puhkuse ära teeninud, teetöölised, sidemehed, laadijad, sanitarid, reguleerijad, staabiohvitserid, komissarid ning poliittöölised võtsid kes puuda, kes poolteist puuda sibulaid selga ja asusid vööst saadik külmas vees kahlates kolmekümne kilomeetri pikkusele rännakule.

Mindi hanereas, valides vees teed ainult neile tuntud märkide järgi. Mindi peatumata, sest peatus tähendas hukatust.

Esimese aheliku järel väljus järvele teine pakikandjate rida, ning keegi ei keeldunud andmast leningradlaste päästmise õilsasse üritusse oma viimast panust.

See töö kestis kaks päeva, 23. ja 24. aprillil. Ja kõik kuuskümmend tonni sibulaid, viimse kui üheni, kanti üle Laadoga, kust jää oli iga hetk minemas.

Enne esimest maid 1942 anti sissepiiratud linnas pühade puhul igale inimesele pool sibulat.

Vaevalt teadis keegi Leningradis tol ajal, kui kalli hinna eest oli saadud see väärtuslik kink, mis pole võrreldav kõige peenemate maiustustega. Sellest „elu tee" kollektiivi kangelasteost teatati sõjanõukogule ainult ametlikus ettekandes, ja sedagi lühidalt, paari sõnaga.

Laadoga kangelased ei mõelnud kuulsusest, kui nad sammusid oma koormaga mööda veega üleujutatud järve. Tagasihoidlik pool sibulat leningradlase laual oli neile kallim kui kõik auavaldused.

7

„Meil Leningradis on kõik kangelased. Aga kui näen inimest Laadogalt, tahaksin tema ees kummardada nagu vapratest kõige vaprama ees."

24. aprillil 1942, kell neli päeval lõppes liikumine jääteel.

Samal päeval kutsuti jäält tagasi kõik võitlejad-jääteelased. Pärast viiekuist talveperioodi pöördusid kaldale tagasi kuulsad ja vähe silmapaistvad, suured ja väikesed „elu tee" töötajad.

Kahjutunne südames astusid nad päikesepaistelisele kevadisele kaldale ja vaatasid rohkem kui korra tagasi tundmatuseni muutunud Laadogale.

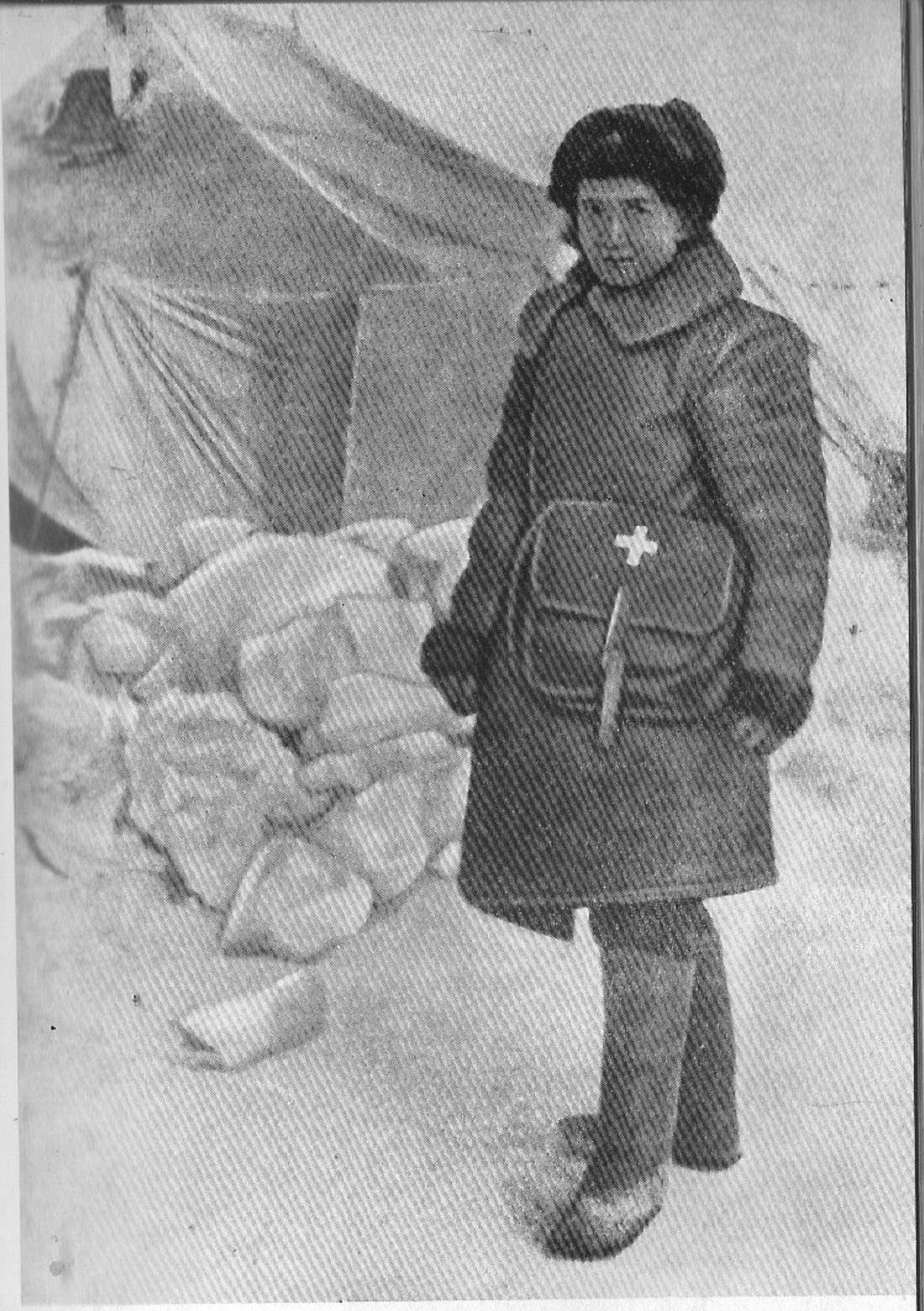
Jäätrass lakkas olemast.

Kahe päeva pärast murdis lõunatuule puhang Laadoga jää. See sündis öösel ja meenutas rindekanonaadi. Justkui oleksid sajad suurtükid nähtamatu märklaua pihta tule avanud.

Kanonaad kestis hommikuni, aga kui koitma hakkas, oli kogu järv jääsuppi täis.

Päev hiljem loeti kõigis Leningradi rinde armeedes ja Balti mere laevadel ette sõjanõukogu erikäskkiri.

„Neil päevil," oli käskkirjas öeldud, „lõpetas oma töö rindeautotee. Ta täitis eeskujulikult oma ülesanded, vedades talveperioodil üle Laadoga järve Leningradile, Leningradi rindele ja Punalipulisele Balti mere laevastikule vajalikke toiduaineid, kütust jne.

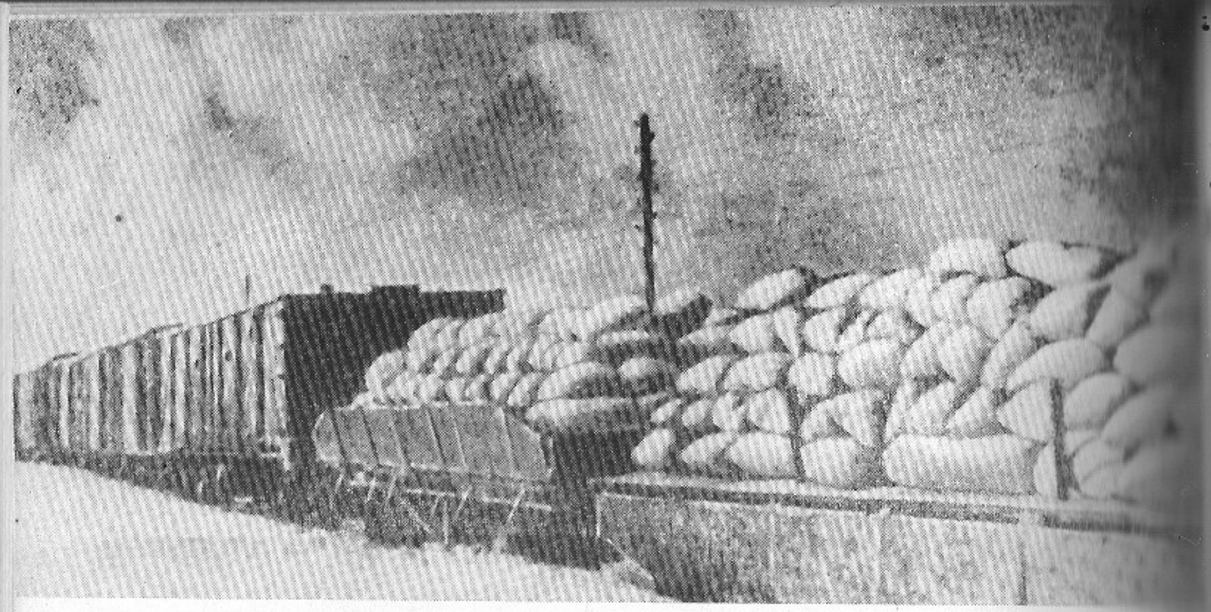


Olga Pissarenko ja tema sanitaartelk trassi seitsmendal kilomeetril.

Seniitkahurväelased tõid oma tulepositsioonid jääle üle.

Tähelepanu! Õhurünnak!

Üle jäälõhe pannakse sild.



Laadogalt tulnud vili teel Leningradi.

Pataljonikomandör Portšunov annab parimale autoroodule üle rändpunalipu.

Viimased reisid, evakueeritakse leningradlasi.

Laaditakse ešeloni, mis hakkab «Suurele maale» minema.

1942. aasta kevad Leningradis.

Kasvas hea kapsas!

Fašistlikud inimsööjad, kelle plaan hõivata Leningrad tormijooksuga läks nurja, lootsid kangelaslikke Leningradi kaitsjaid lämmatada näljablokaadiga. Ka nende see lootus läks luhta nagu Leningradi hõivamise lootuski. Selles on väga suured teened sõjaväeautotee isiklikul koosseisul.

Et mõista, kui tohutu suur tähtsus oli sõjaväeautoteel, piisab, kui öelda, et jäätee töötajad vedasid viie talvekuu jooksul vaenlase poolt ümberpiiramise tõttu äärmiselt rasketes tingimustes üle Laadoga järve jää Leningradi kaitsjatele kõike vajalikku niisugusel hulgal, mis võimaldas varustada Leningradi töötajaid ja rinde vägesid ettenähtud normide järgi.

Ööl ja päeval, vaenlase suurtükitule ja lennuväe pommitamiste all, hoolimata rajust ja pakasest, täitsid jäätee töötajad oma kohust ausalt ja vedasid otse vaenlase nina all kuulsusrikastele Leningradi kaitsjatele tuhandeid ja kümneid tuhandeid tonne vajalikke kaupu.

Kevadise teedelagunemise ajal, kus iga päev halvendas järsult järvejää tingimusi, töötas tee viimse võimaluseni ning sealjuures täie koormatusega, mis võimaldas vedada Leningradi täiendaval hulgal varustust.

Rinde sõjanõukogu on rahul autojuhtide, reguleerijate, remontijate, laadijate, sidemeeste, komandöride ja poliittööliste ning jäätee juhtivate töötajate ausa ja ennastsalgava tööga, kes kindlustasid neile pandud esmajärgulise sõjalise ja poliitilise tähtsusega ülesannete eduka täitmise."

Lõpuks avaldas sõjanõukogu kogu „elu tee" kollektiivile tänu ja seadis nende töö sõjaväelise kohuse vapra täitmise näitena teistele sõjaväelastele eeskujuks.

See oli kõigi leningradlaste südamlik tänu.

Veel kümme päeva hiljem, kui Laadoga jää mööda Neevat allapoole triivis ja Leningradi kumerate sillakaarte alt „elu tee" riismed aeglaselt mööda ujusid, kuulis Laadoga kangelaste kuulsusrikastest tegudest kogu meie maa.

8. mail 1942 avaldati ajalehtedes NSV Liidu Ülemnõukogu Presiidiumi seadlus. Kolmsada nelikümmend Laadoga sõjaväeautotee parimat autojuhti, reguleerijat, teetöölist, sidemeest, komandöri ja poliittöölist autasustati ordenite ja medalitega „valitsuse ülesannete eeskujuliku täitmise eest Leningradi linna ja Leningradi rinde varustamisel".

Paljud nõukogude inimesed said NSV Liidu Ülemnõukogu seadlusest esmakordselt teada legendaarsest Laadoga „elu teest", mis etendas nii tähtsat osa Leningradi kaitsmisel.

Kõigist Nõukogude Liidu nurkadest, kõigilt Suure Isamaasõja rinnetelt hakkas saabuma tohutu palju tervituskirju ja -telegramme. Sõbrad ja seltsimehed, sugulased ja tuttavad, aga kõige sagedamini võhivõõrad inimesed tervitasid palavalt Laadoga võitlejaid saavutatud edu puhul.

„Laadoga trassi lugu on poeem nõukogude inimeste mehisusest, meelekindlusest ja visadusest," kirjutas „Pravda" oma juhtkirjas. „Kunagi loovad luuletajad laule Leningradi legendaarsest „elu teest". Nad meenutavad, kuidas mööda jääd liikusid autode ešelonid koormatega Moskvast, Sverdlovskist, Gorkist, Volgogradist, kuidas mööda jääteed veeti kingitusi Kesk-Aasiast, kuidas mööda jääd liikusid partisanide punavoorid Leningradi oblasti okupeeritud piirkondadest."

Kui ajalehed avaldasid tollal jäätrassi kollektiivi karmi võitluse kohta materjale, siis ei esitanud nad täiesti arusaadavatel põhjustel mingisuguseid arve, mis oleksid võinud anda mingit ettekujutust Laadoga järvel tehtud töö ulatusest.

Need arvud on paljuütlevad.

Saja viiekümne päeva ja öö jooksul veeti üle järve Leningradi kolmsada kuuskümmend tuhat tonni toiduaineid, kütet, kütteõli ja laskemoona.

Jäätrassi autopark sõitis maha nelikümmend üks miljonit kakssada tuhat kilomeetrit. See tähendab, et Laadoga lagendikul kaeti ebaharilikult karmi talve rasketes tingimustes vahemaa, mis võrdub rohkem kui tuhandele reisile ümber maakera.

Noil päevil, kui Laadogal algas autoliiklus, oli Leningradis katastroofiliselt vähe toiduaineid, mis ei kindlustanud leiva kättesaamist isegi näljanormide järgi. Aga selleks ajaks, kui jäätrass oma töö lõpetas, oli linnas peale jooksvate fondide loodud puutumatud jahu-, suhkru- ja rasvainete tagavarad, mis olid arvestatud viiekümne viie — kuuekümne päeva peale.

Kuid ka need arvud ei suuda väljendada seda, mida „elu tee" leningradlastele tähendas. Kangelasteo suurust ei saa mõõta arvudega.

„Elu tee" õigustas auga oma nime. Ta aitas Lenini linnal kriitilisel blokaadiajal vastu pidada, kui sissepiiratud leningradlaste olukord näis lootusetuna.

Jäätrass oli leningralaste toitja ja ainuüksi tema olemasolu fakt ise, rääkimata juba neist hinnalistest andidest, mis ta tõi, andis inimestele julgust, sundides neid kindlamalt tulevikku vaatama.

ÜHETEISTKÜMNES PEATÜKK

1

„Labidas ja kang on praegu Leningradis kõige moodsamad asjad. Me pühime, peseme, roogime, raiume ja puhastame vihase ägedusega — sellest oleneb meie saatus."

Kõik lõpeb ükskord. Lõppesid ka selle hirmsa talve kohutavad külmad, mis jäätasid leningradlaste pisarad.

Neeva sildade all ei auranud enam jääaugud, lumi ei langenud enam raskete räitsakatena, enam ei kriuksunud jalased blokaadiaja surnuvankrite — laste kelkude all, millega koolnuid veeti. Mahe märtsituul hajutas pilved, puhastas ja selgitas horisondi.

Kannatustest nõrkevasse Leningradi saabus kevad.

See rõõmustas. Ja see oli ka kohutav. Koos kauaoodatud soojaga tõi kevad linna ka ohtliku vaenlase. Õigem on öelda, et see hiilis kevade kannul nähtamatuna, kuulmatuna, ähvardades suurte hädadega.

Talvel ajas Leningrad läbi ilma tavalise mustuserookimiseta, ilma lume väljavedamiseta linna prügihunnikutesse. Veevärgi torud külmusid ja lõhkesid, kanalisatsioon ei töötanud. Muidugi kogunes igasse majja prügi ja jäätmeid.

Sellega lepiti paratamatult seni, kui võimutsesid kolmekümnekraadised külmad. Kevade tulekuga muutus olukord järsult. Lume-, prahi- ja saastahunnikud hakkasid päikesekiirte all peagi mustendama, paisusid kurjakuulutavalt, levitades halba lehka. Need hunnikud, mida võis kohata igal sammul, varjasid endas hävitavaid epideemiaid.

Päevakorrale kerkis tähtis ülesanne — võitlus puhtuse eest. Selle ülesande pidid lahendama kõik linnaelanikud, nii noored

kui vanad. See tuli lahendada viivitamata, hetkegi asjatult kaotamata. Vastasel korral olid taudid vältimatud.

25. märtsil otsustas Leningradi Nõukogu mobiliseerida elanikud õuede, tänavate, väljakute ja kaldapealsete puhastamiseks. „Epideemiliste haiguste ärahoidmiseks" kuulusid mobiliseerituteks kõik mehed ja naised viieteistkümnendast kuni kuuekümne viienda eluaastani.

Leningradi suurpuhastuse läbiviimiseks anti aega kümme päeva.

Üks Leningradi Nõukogu otsuse punktidest nägi muuseas ette, et töökohustusest vabastatakse „haiged, kellel on tõend töövõimetuse kohta".

Niisuguse dokumendi oleksid võinud endale soovi korral muretseda tublisti pooled linnaelanikud. Missugune arst oleks keeldunud andmast haiguslehte pikast nälgimisest kurnatud düstroofikule? Ainult et õige vähesed taotlesid vabastust. Sajad tuhanded inimesed tulid iga päev linna puhastama.

See oli leningradlaste ühine kangelastegu.

Kui ühed varisesid poolsurnult maha, tulid nende asemele teised. Tööriist libises väsinud sõrmede vahelt, silmade ees läks mustaks, nägu kattus kleepuva higiga. Hetk puhkust, kähisev, katkendlik hingamine, lonks vett, ja töö käis edasi. Tund tunni järel, päev päeva järel. Nagu otsustavas lahingus, kus tuleb iga hinna eest võita.

Eriti vastutavates lõikudes töötati ka öösel. Nii puhastati ühiskondlikult kasutatavad veevarustuspaagid.

Tänavad kirendasid uutest loosungitest. Need olid lühikesed ja energilised ning suunasid rahvast tol momendil peamise kaitseülesande lahendamisele: „Mustus on ohtlikum kui fašist!", „Pea meeles, et puhtus on meie relv!", „Muudame Leningradi meie maa kõige puhtamaks linnaks!".

Sverdlovi rajooni kommunistlikud noored valmistasid mitmevärvilisi satiirilisi plakateid Majakovski luuletustega, mis piitsutasid räpaseid ja kasimata inimesi.

Nagu alati rasketel aegadel, nii sammusid ka nüüd esireas kommunistid. Partei nõudis igalt oma liikmelt, ükskõik kui kõrgel kohal ta ka ei töötanud, isiklikku eeskuju, mis suudaks rahvahulki kaasa tõmmata.

„Meil on mõnel pool tekkinud „eriti vastutavad" seltsimehed," kirjutas meelepahaga „Leningradskaja Pravda", „kes peavad häbistavaks labidat või kangi kätte võtta. Meie parteile on säärased „õrnakesed" võõrad. Kommunistid ei põlga kõige tähtsusetumat, kõige „mustemat" tööd, kui seda dikteerib revolutsiooniline otstarbekus. Täna on pühaks kohuseks — niisama ennastsalgavalt, nagu me oma kaunist linna kaitsesime hitlerlike bandiitide jõukude vastu — kaitsta teda mustuse ja antisanitaarsete tingimuste vastu, luua igal pool kord ja puhtus."

Esimese dekaadi jooksul ei õnnestunud kõiki ettenähtud töid lõpule viia. Linna suurpuhastust pikendati veel kümne päeva võrra.

Päike kõrvetas. Jõed ja kanalid hakkasid jääst vabanema. Oli vaja rutata.

17. aprillil avaldas Leningradi Nõukogu puhastustööde esialgsed kokkuvõtted. Ametliku teadaande kuivad read, mis koosnesid aina arvudest, kõlasid kui hümn nõukogude inimese auks, tema visaduse ja tööarmastuse auks.

Kuu ajaga puhastasid leningradlased kolm miljonit ruutmeetrit linnatänavaid, väljakuid, kaldapealseid ja hoove. Nad kandsid käsitsi ära miljon tonni prahti, kasutades selleks peamiselt lastevanne, vanu kastruleid ja vineeritükke.

Arvatavasti ei ole Leningrad kogu oma ajaloo vältel iialgi nii kaunis ja korras olnud, kui tol unustamatul kevadel. Päevade viisi võis käia mööda linnatänavaid, ilma et oleks kusagil prügikübetki näinud. Kui mõni julges suitsuotsa maha visata, kutsusid ranged, lumivalgetes põlledes majahoidjad, kes valvasid ööd ja päevad väravaalustes, ta kohe korrale.

Teatades puhastustööde tulemustest, avaldas Leningradi Nõukogu tänu kõigile kodanikele, „kes võtsid osa linna puhastamisest".

Ähvardav oht, mis rippus linna kohal, oli ära hoitud. Epideemiatele suleti tee Leningradi.

Puhastustööd olid nagu ettevalmistuseks uuele kollektiivsele üritusele, mis haaras varsti kõiki linnaelanikke. Selleks ürituseks sai köögiviljakasvatus.

„Igal leningradlasel peab olema oma aiamaa!" kutsus üles „Leningradskaja Pravda", avaldades köögiviljakasvatamise kampaania käigust kokkuvõtteid.

„Seltsimees leningradlane!" kordasid ajalehe mõtet tänavatele kleebitud plakatid. „Kui sa külvad viieteistkümnele sajandikule hektarile köögivilja, siis saad sügisel 800 kilogrammi kapsaid, 700 kilogrammi peete, 120 kilogrammi kurke, 340 kilogrammi kaalikaid, 130 kilogrammi porgandeid. Kõigest sellest jätkub sinu perekonnale lahedasti terveks aastaks."

Kapranovi-nimelises kultuurimajas ja Kultuuri- ja puhkepargis, Sotsialistliku põllumajanduse muuseumis ja Esimese viisaastaku nimelises aias hakati andma köögiviljakasvatuse kohta konsultatsiooni, soovijad võisid siin vestelda suurte teadmistega agronoomidega. Kõigis rajoonides korraldati köögivilja- ja kartulikasvatuse agrotehnika kursusi-seminare. Peaaegu sada tuhat leningradlast tegid läbi kuuajalise õppuse.

Aiamaad pidid muutuma tõsiseks abiks Leningradi kaitse toidubilansis. Iga maalapike, mis oli köögivilja ja kartuli jaoks üles haritud, abistas rinnet.

Ja köögiviljaaiad hakkasid tekkima igale poole. Marsi välja-

kul, Dekabristide väljakul, Kamennõi Ostrovi rohelistel murudel, Golodaja hoonestamata maa-aladel — kõikjal askeldasid väsimatud aiamaapidajad labidate ja kõblastega, kaevates hoolega oma tibatillukesi peenraid.

Statistika vastu ei saa vaielda, kuigi mõnikord on raske tema väiteid uskuda. Aga linna maaosakonna statistilised andmed kõnelesid sellest, et sissepiiratud linna elanikud harisid üles peaaegu kümme tuhat hektarit maad, et veerand miljonit leningradlast tegeles individuaal-aiandusega.

Elu hakkas Leningradis pikkamööda laabuma.

Veekraanidest hakkas tilkuma roostest vett; otsekui verepisaraid endast välja pigistades nutsid nad taga parandamatuid talviseid kaotusi. Torudes mulksus, korises ja vilistas kaua, ning äkitselt hakkas neist voolama puhas, läbipaistev, maailma maitsvaim Neeva vesi. See tekitas inimestes kirjeldamatut vaimustust. Enam polnud vaja vee pärast jääaugu juurde sappa minna, polnud vaja musta lund sulatada, vesi jooksis lustakalt, väsimatult, külluslikult. Tahad — joo, tahad — pese ennast, vett on nii palju kui kulub.

Sellele järgnes uus rõõm: 15. aprillil hakkasid liikuma trammid, täites kogu linna lõbusa tilinaga.

Kolmas marsruut ulatus nagu rahu ajalgi Blagodatnõi põiktänavani, edasi algas rindepatrullide tsoon. Seitsmes marsruut ühendas Vassili saare Nevskaja Zastavaga. Üheksanda marsruudiga võis sõita kuni Streikide väljakuni, sealt jäi jalgsi minnes eesliinini poole tunni tee.

Elu hakkas normaalseks muutuma.

Neeva masinaehitustehase parteiaktiivil arutati mitu tundi järgemööda . . . keppide küsimust. Paljud leningradlased käisid tol ajal kepi najal, kartlikult ja ebakindlalt komberdades. Kepid minema! otsustasid tehase kommunistid. Kepi tõttu on inimene düstroofiliselt arg. Kirovi tehase parteikoosolek arutas igakülgselt skorbuudi vastu võitlemise ja kaadritööliste tervise kiire taastamise küsimust.

Veel kõmasid fugassmürskude plahvatused, nõudes järjekordseid ohvreid, veel undasid läbilõikavalt õhusireenid ja öösiti oli kuulda elumajadele langevate pommide vihinat, kuid juba õppisid leningradlased naeratama. Elu oli jälle elu moodi.

Ainult üks asi oli halb: pärast jäätrassi sulgemist lõppes linna varustamine. Need mõned tonnid toiduaineid, mis toodi transpordilennukitel, ei muutnud asja. Ometi oli vaja mitte üksnes võitluses vastu pidada, vaid ka vaenlase blokaadirõngale hävitavat lööki ette valmistada. Selleks aga oli vaja tunduvalt rohkem toiduaineid ja laskemoona kohale toimetada, kui seda üle talvise Laadoga ka kõige paremate aegadel toodi.

Sellist juurdevedu võis kindlustada ainult suur 1942. aasta navigatsioon Laadogal. Kõik olenes sellest, millal see algab, kui

laialulatuslik see on, kui kiire on esimestest päevadest peale laevade veosekäibe tempo.

Laadoga oli jälle kõigi tähelepanu keskpunktiks. Jälle olid Leningradi kaitset juhtivate seltsimeeste kõik lootused ja arvestused seotud Laadogaga.

2

1941. aasta sügisel organiseeriti laevaliiklus Laadogal ülepeakaela, ilma tõsise ja läbimõeldud ettevalmistuseta. Arusaadav, et tulemused olid siis ka enam kui tagasihoidlikud.

Teistsugune oli olukord 1942. aasta navigatsiooni alguseks. Selleks oli hoolikalt läbitöötatud plaani järgi tehtud aegsasti ettevalmistusi. See võimaldas vältida vanade vigade kordamist.

Teatavasti on Schlüsselburgi laht Laadoga järvel äärmiselt ebasobiv koht intensiivseks navigatsiooniks. Kuid teist valikut ei olnud. Seepärast seisis kogu ettevalmistustöö mõte siinsetele ebamugavustele kohandumises.

Kõigepealt tuli järve kallastele luua võimas sadamamajandus, mis asendaks mugavate looduslike abajate puudumist.

Sadam kujutab endast väga keerukat hüdrotehniliste ehituste kompleksi. Sadamaid ehitatakse tavaliselt kaua ja nad lähevad üsna kalliks maksma.

Laadoga sadamate loomiseks oli aega kõigest mõni talvekuu ja pealegi puudusid peaaegu igasugused spetsiaalsed seadmed.

Juba jaanuaris hakkas Laadoga lääne- ja idakaldale saabuma tuhandeid ehitajaid. Siia tulid paljud Leningradi sadamaehituse asjatundjad. Hüdrotehnikud, mehhanisaatorid, takelaažitöö meistrid ilmusid vabatahtlikult Neeva ülemjooksule, et oma rikkalikke kogemusi jagada. Siia saabusid Leningradi metrooehitajad — kessoonitööde tundjad. Suurt abi osutas Balti laevastiku inseneriväge de valitsus, kes saatis kvalifitseeritud tuukreid.

Laadoga sadamaid projekteerisid blokeeritud linna teadlased ja insenerid. Projekteerijate ees seisis kaks vastuolulist tingimust: ühelt poolt oli tarvis garanteerida, et tulevased sadamad oleksid küllalt suure läbilaskevõimega, teiselt poolt aga oli vaja ehitustööd äärmiselt lühikese ajaga lõpule viia.

Ühendada ühendamatut on isegi normaalsetes oludes keerukas ülesanne, blokaadiajast rääkimata. Selleks oli vaja pikaajalisi otsinguid, üha uusi insener-tehnilisi lahendusi, millest võibolla üks lõppude lõpuks sobivaks osutub.

Leningradi projekteerijate kollektiiv lahendas oma ülesande hiilgavalt. Laadoga sadamad olid mõeldud suurte transpordisõlmedena, kus on laialdane randumissildade rinne ja kus kasutatakse originaalselt kõige lihtsamaid mehhanisme. Sealjuures tuli

nad ehitada põhiliselt käepärast olevatest vahenditest — ilma veealuse betoneerimiseta, ilma kallite metallist rammseinteta. Puu ja kivi olid õigupoolest kõik, mis projekt ehitusmaterjalide nimekirjas ette nägi.

Laadoga sadamate ehitamiseks võeti üht-teist ette juba 1941. aasta sügisel. Süvendustööd, mis ehitajad tol ajal tegid, moodustasid kolmsada tuhat kuupmeetrit.

Kuid kogu see töö tehti Volhovi suudmeala madaliku piirkonnas. Kevadeks aga kaotas Volhovi jõesuu rindejoone muutumise tõttu oma esmajärgulise tähtsuse. Otstarbekam oli kaup raudteelt järvepraamidele ümber laadida Lobona lähedal, Volhovi sadamaid selleks kasutamata.

Järelikult tuli kogu sadamaehitust alustada otsast peale. Läänekaldal oli vaja täielikult rekonstrueerida Ossinovetsi sadam, ehitada uued randumissillad, laod ja juurdeveoteed. Veel suurem töö tuli teha idakaldal, kus Kobona sadam tuli tegelikult tühjale kohale ehitada.

Veebruari teisel poolel kees ehitustöö mõlemal kaldal. Süngetes Laadoga-äärsetes metsades kajasid kirvehoobid ja kostis saagide vingumine. Sajad inimesed raiusid puid võimsate veealuste kandesõrestike, sadamasildade, ümberlaadimisplatside ja estakaadide jaoks. Kümned traktorid ja buldooserid puhastasid sirgeid metsasihte, mis olid mõeldud veoteedeks. Tuukrid valmistasid jääkülmas vees vaiade rammimiseks kivist süvendeid.

Kevad oli nagu veel kaugel. Pakane võimutses, sadas lund, jäätrass töötas kogu ööpäeva. Ja ometi ehitajad ruttasid. Liiga suur oli tööde maht, mis neil teha tuli, ja liiga vähe oli aega.

Läänekaldal ehitati toiduainete jaoks korraga kolme silda — Ossinovetsisse, Morje lahte ja juurdesõidutee number nelja juurde. Igaüks neist kujutas endast suurt puust platvormi, mis asus järves paarisaja meetri kaugusel rannast. Platvorm toetus massiivsetele puust kandesõrestikele, mis olid vastupidavuse pärast kive täis aetud, kaldaga aga ühendas platvormi vaiestakaad, millele tehti rööbastee.

Toiduainete jaoks määratud sadamasillad olid ainult üheks osaks läänekalda ehitustest. Peale nende tuli navigatsioonihooaja alguseks ehitada söepraamidele spetsiaalsed kütusesillad. Projekteerijate kavatsuse kohaselt võis neid vajaduse korral ka tööstusseadmete evakueerimiseks kasutada.

Palju muret tekitas ehitajatele reisijate veoks määratud sild Kabotažnaja sadamas, Ossinovetsi lähedal. Seda peeti õigusega läänekalda kõige keerukamaks ja töömahukamaks hüdrotehniliseks ehituseks.

Suvel kavatseti läbi viia leningradlaste massiline evakueerimine, mis pidi linna ülearusest elanikkonnast täielikult vabastama. Tuli aegsasti hoolitseda, et naisi ja lapsi oleks võimalik ohutult järvelaevadele toimetada. Selleks otsustasid sadama

projekteerijad varjata Kabotažnaja sadama kindla kivimuuliga. Halva ilmaga võisid reisijatelaevad selle varjus kaitset leida.

Reisijate jaoks mõeldud sadamasilda tegid ehitajad eriti hoolikalt, pidades meeles, kui vastutavaks ülesandeks on see määratud. Ainuüksi kive kulus selle objekti jaoks üle kümne tuhande kantmeetri.

Idakalda sadamaehitused olid võib-olla veelgi keerukamad. Toiduainete, kütuse ja raskete veoste laadimiseks projekteeriti silla peale seitsme sadamasilla veel ühenduskanal. Seda kasutades võis laevastik pääseda Laadoga järvele vaenlase võimuses olevat Schlüsselburgi vältides.

Tegelikult oli niisugune kanal juba ammust ajast olemas, kuid see oli madal ja kõlbas ainult väikestele kalapaatidele, mis istusid vees madalalt. Enne kevade tulekut oli tarvis seda süvendada, välja võtta kolmkümmend tuhat kuupmeetrit põhjamuda. Halva ilmaga võis see kanal laevadele pelgupaigaks saada.

Uute Laadoga sadamate randumissildade pikkus oli projekti kohaselt peaaegu üheksa kilomeetrit. Ja kogu see tohutu töö tuli teha ennenägematult lühikese ajaga, kurnatud leningradlaste jõududega! . . .

Ehitajate rühmade vahel algas sotsialistlik võistlus, kes täidab kiiremini ja paremini rinde sõjanõukogu lahingukäsu.

Võistluse algatas Bolšaja Kobona kollektiiv. Puusepad, metsatöölised, tuukrid, monteerijad, süvendamismasinate mehaanikud — tuhanded ehitajad võtsid endale sotsialistlikke kohustusi. Bolšaja Kobona eeskujul lülitus võistlusesse ka Bolšoi Ossinovetsi kollektiiv.

Nii suureulatuslik ehitustöö, ja pealegi vaenlase vaatlejate lähedal, ei saanud muidugi märkamatuks jääda. Fašistide väejuhatus muutus rahutuks. Algas lakkamatu pommitamine ja tulistamine.

Eriti palju sai pihta idakallas. Tuli ette, et üks ja seesama sadamasild oli mitu päeva järgemööda saksa lenduritele märklauaks. Vaevalt jõudsid ehitajad järjekordse rünnakuga tekitatud kahjustused ära parandada, kui juba algas uus pommitamine, ja jällegi lendasid kandesõrestiku purustatud talad õhku ning estakaadi alussambad varisesid vette.

Mitte vähem muret ei tekitanud ehitajatele kevadised jäänihked. Kui palju vaeva minöörid ka ei näinud, kulutades kümneid tonne lõhkeainet, ikkagi purustasid jäänihked vääramatu jõuga visa töö tulemusi.

Kobona sadamasillal number üks hakkasid viimased viimistlustööd lõpule jõudma. See oli aukartustäratav insener-tehniline saavutus, ehitajad kulutasid selleks tuhandeid kuupmeetreid head metsamaterjali. Monteerijate brigaadid hakkasid juba tõstekraanasid kohale seadma, juba pandi maha rööpaid. Ja äkitselt . . . kõik hävines.

Laadoga jää hakkas öösel liikuma, tungis raevukalt valmis sadamasillale ja muutis selle vaevalt poolteise tunniga vormituks rusuhunnikuks. Sild tuli ehitada uuesti.

Laadoga sadamate ehitajad suutsid sõna pidada ja andsid oma ehitused üle täpselt tähtajaks.

Ehitustegevus sellega muidugi ei lõppenud. See jätkus hilissügiseni. Suurenes veosekäive, vastavalt kasvasid ka vajadused sadamaehituste järele.

Näiteks kuu aega pärast laevaliikluse algust oli vaja Bolšaja Kobonasse ehitada veel kaks suurt sadamasilda. Need tehti muide teistest eemale, et vaenlase lennukitel oleks üksteisest kaugel asuvaid ehitusi raskem pommitada. Mõned uued sadamasillad ehitati ka Ossinovetsi sadamasse.

Selle tulemusena ulatus randumissildade rinne Laadoga sadamates navigatsiooni lõpuks peaaegu viieteistkümne kilomeetrini.

3

Sama vastutusrikas ülesanne, mis tuli tingimata enne navigatsiooni algust lõpule viia, oli järvelaevastiku ettevalmistamine.

Laadoga on tormine järv. Schlüsselburgi laht aga, mida mööda tuli laadungiga sõita, on iseäranis tujukas. Navigatsiooniperioodil puhuvad siin peaaegu pool aega vinged loodetuuled ja tormilaine kõrgus ulatub sageli kahe meetrini.

Pisikeste laevaloksudega pole Schlüsselburgi lahes midagi peale hakata, muid aga ei olnud peaaegu üldse olemas. Seitsmekümnest veopraamist suutis ainult kümme kuidagi patuga pooleks tormile vastu panna. Teised kõlbasid ainult ilusa ilma jaoks, mida Laadogal on harva. Tormi ajal ei kõlvanud ka nõrgajõulised kanalipuksiirid, mis vedasid tavaliselt ringkanalites karavane.

Enne jäälagunemist õnnestus Laadogale toimetada mõned lahtimonteeritud kalurite mootorpaadid, mis enne sõda kuulusid Leningradi kalapüügi trustile. Novaja Ladogas ja Gostinopoljes käis talvel kibe veolaevastiku moderniseerimine. Tugevdati väikeste aurikute keresid, kohandades neid Laadoga rasketele navigatsioonitingimustele, ja viidi üle söeküttelt puuküttele.

Aga see kõik oli tilk merre. See ei suutnud varjata lünki, mis tegid kavatsetud edu küsitavaks.

Kust võtta Laadogale peamine laevastik? See oli küsimus, mille kallal kaitset juhtivad seltsimehed eelseisva laevasõidu perspektiividest mõeldes pead murdsid.

Laevastik tuleb ehitada — niisugune oli vastus. Ehitada omal

jõul, blokaadirõngas, külmale ja näljale vaatamata. Ehitada mõeldamatult lühikese ajaga, tavalistest tehnilistest normidest hoolimata. Näljatalv sundis linna laevaehitusettevõtetes tootmist lõpetama. Ellingud, millelt alles hiljaaegu suuri laevu ookeanireisile saadeti, seisid inimtühjalt, jääkattes, lumehangede all. Ei olnud elektrienergiat, ei olnud leiba. Läbi mürskudest lõhutud katuste sadas lumi. Kraanad, mille võimsad nokad olid nukralt alla vajunud, seisid tegevuseta.

Kas leidub jõudu, mis neile surnud ettevõtetele hinge sisse puhuks? Milleks ilmaaegu unistada, imesid ju ei sünni . . .

Aga selline jõud leidus — ja ime sündis.

Leningradi laevaehitajad said rinde sõjanõukogult lahingukäsu valmistada Laadoga jaoks metallist praamid. Tõusti voodist, kuigi alles eile tundus, et tõusta on võimatu. Ja kõigist linna äärtest hakkasid ellingute juurde saabuma kurnatud, kõhnad, elavate kooljate sarnased inimesed.

Rinde tellimus ületati. Navigatsiooni alguseks sai Laadoga kümne kuuesajatonnise praami asemel neliteist.

Võib julgesti kinnitada, et kõikide aegade ja rahvaste laevaehitamise ajalugu ei tunne selle suurepärase töökangelasteo sarnast.

Kogu praamide ehitamise tehnoloogiline protsess tuli spetsiaalselt kohandada ebatavalistele blokaaditingimustele. Töömahukatel painutustöödel tekkis kitsaskoht ja insener Parahhin töötas välja erilise praamikorpuse konstruktsiooni, mis võimaldas toime tulla ilma painutatud plaatideta. Ei jätkunud vilunud neetijaid ja abitöölised õppisid ära neetimiskunsti.

Kevadel algas järve läänekaldal asuvas Holtzmanni abajas laevade kokkumonteerimine. Linnas valmistatud kuuesajatonniste praamide sektsioonid veeti raudteel kohale ja monteeriti puust ellingutel kraanade abil kokku.

Filiaal töötas kolmes vahetuses, muidu ei oleks jõutud praame tähtajaks kokku panna. Mitu korda pommitasid ellinguid vaenlase lennukid. Ühel maiööl püüdis üks pikeeriv pommitaja neid täielikult hävitada. Holtzmanni abaja päästsid purustamisest meie öösel patrullivad hävitajad, kes tulistasid sel ööl alla viis saksa lennukit.

Neliteist metallpraami, mis ehitati Laadoga jaoks blokaadirõngas, olid väga suureks abiks, kuid needki ei suutnud rahuldada kõiki vajadusi. Et vedada üle järve sadu tuhandeid tonne kaupa, oli vaja kolm korda suuremat laevastikku.

Juba jaanuaris sõitis grupp Leningradi laevaehitusettevõtetest mobiliseeritud insenere ja kvalifitseeritud töölisi üle Laadoga. Siin, tihedas mastimetsas, lõid leningradlased uue laevatehase, mis varustas Laadoga järve puust praamidega.

Laevatehas Sjassil kerkis paari nädalaga. Seda polnud võima-

lik mehhaniseerida, kuna selleks vajalikke vahendeid polnud tol ajal kusagilt võtta. Töötati käsitsi.

Laevatehase sisseseade erines vähe sellest, mille abil loodi laevastik Peetri ajal. Peamiseks tööriistaks oli puusepakirves.

Sellele vaatamata oli laevatehase kollektiivi töö väga edukas: mõne talvekuu jooksul ehitati kolmkümmend praami, mis olid tormisel järvel sõitmiseks täiesti kõlblikud.

Novaja Ladoga dokkides, mis olid samuti väga primitiivselt sisustatud, taastati kogu talve tuukrite poolt järvepõhjast välja toodud aurulaevu. Selliseid „uputatuid", mis fašistide lennukid olid 1941. aasta hilissügisel purustanud ja põhja lasknud, kogunes üle paarikümne. Novaja Ladoga laevaremontijad seadsid need korda. Nad teenisid ustavalt kogu navigatsiooniaja ning vedasid Leningradile palju väärtuslikke laadungeid.

Laadoga uus laevastik loodi ennastsalgavate jõupingutuste hinnaga. Seda koguti raasukaupa, kasutades selleks kõige ebatavalisemaid vahendeid ja võimalusi.

Kõigi Laadoga navigatsiooniperioodi alguseks ehitatud laevade kandejõud oli kokku kakskümmend kaks tuhat tonni. Nii võimsa laevaehituskeskuse jaoks nagu Leningrad ei ole see tavalistes tingimustes suur saavutus. Kuid tol ajal, kohutavalt raskes blokaadiolukorras, oli see silmapaistev võit.

Laadoga navigatsiooni ettevalmistamise perioodil olid peamureks sadamad ja laevastik. Oli ka teisi muresid, väiksemaid, kuid küllaltki tõsiseid.

Navigatsiooni edu olenes suurel määral headest teedest. Teid aga Laadoga ümbruses ei olnud. Kevade tulekul andis see ennast kibedasti tunda. Talvel, kui külm aheldas sood, seisis kogu töö peamiselt teede lumest puhastamises. Kevadel tuli tõsisemad abinõud tarvitusele võtta. Heade teede rajamiseta ei pääse siin edasi käies ega sõites.

Eriti täbar lugu oli idakaldal. Soised alad laiusid kümneid kilomeetreid. Tuli ehitada palkteed. Teede ehitamiseks läbi soo kulus peaaegu kakssada tuhat kuupmeetrit puitu.

Läänekaldal taastati ja laiendati kapitaalselt vana Leningradi ja Laadoga järve vaheline sillutamata maantee. Laevaliikluse avamise ajaks muutus see hästikorrastatud magistraaliks, mis võimaldas laialdaselt kasutada autotransporti koormate veoks otse Leningradi.

Talvekuudel, kuni „elu tee" töötas, saadi mõlemal kaldal üsna kergesti läbi ilma laoruumideta. Kaup laoti otse kinnitambitud lumele virna ja kaeti presendiga kinni. Kevade lähenedes hakkas vastavate ruumide puudus end tunda andma, suvel võis see põhjustada toiduainete riknemist.

Navigatsiooniks ette valmistudes oli vaja tegelda ka laomajandusega. Uute Laadoga sadamate lähedale ehitati üle saja tuhande ruutmeetri laoruume, katusealuseid ja külmhooneid. Leningradist kohalesõitnud dekoraatorite brigaadid aitasid ladusid hoolega maskeerida, et vaenlase luurelennukid neid ei märkaks.

Kevadpäikese kiirte all sulanud jäätrassi kadumine põhjustas vaenlase leeris juubelduse. Hitlerlased pasundasid igal viisil, küll raadios, küll Leningradi kohal allaloobitud lendlehtedes Leningradi kaitse peatsest kokkuvarisemisest ja vältimatust kapituleerumisest, mis linna kaitsjaid ootavat.

„Ainus tee Laadoga järve jääl, mille kaudu Leningrad võis saada laskemoona ja toiduaineid, on nüüd kevade saabudes tagasipöördumatult kadunud," teatas kindraloberst Küchler Berliini ajalehtede korrespondentidele antud intervjuus võidutsevalt. „Nüüd ei pääse lindki läbi blokaadirõnga, millesse meie väed on linna võtnud."

„Nordi" staabis teati, et leningradlased püüavad Laadoga järvel laevasõitu alustada. Vaenlane tundis ka neid määratu suuri raskusi, mis varitsesid Laadoga navigatsiooni organiseerijaid.

Need raskused viisidki vaenlase eksitusse. Nende arvates oli mõeldamatu, et sissepiiratud Leningrad suudaks mõne kuuga ehitada laevastiku, mis oleks kõlblik tormisel järvel sõitmiseks, ja luua laialdase randumissildade võrguga suuri sadamaid.

„Nordi" vägede juhataja ja tema staabiohvitserid ei aimanudki leningradlaste poolt kavatsetud navigatsiooni tõelist ulatust.

Sealjuures oli Laadogal juba algusest peale planeeritud nii laialdane navigatsioon, et see võimaldas lõplikult lahendada leningradlastele vajalike toiduainete-, kütuse-, kütteõli- ja laskemoonatagavarade varude loomise probleemi. Peale selle kavatseti järve veeteed kasutades evakueerida suve jooksul kõik elanikud, kes ei suuda Leningradi kaitsest osa võtta, ja vedada ära kõik hinnalised tööstusseadmed, millest Nõukogude tagala tehased suurt puudust tundsid.

Kuu aega enne navigatsiooni algust kinnitas sõjanõukogu Laadoga veoplaani graafiku. Iga ööpäev oli vaja Leningradi vedada neli tuhat tonni igasuguseid laadungeid, mis ületas poolteisekordselt tavalise juurdeveo jäätee kaudu. Peale selle oli ette nähtud iga päev Leningradist Kobonasse viia kolm tuhat reisijat ja tuhat tonni laadungit.

Hiljem revideeriti neid arve mitmel korral, kuni saavutati niisugune veojõudlus, mis ületas jäätrassi maksimaalse jõudluse kolm korda.

Mai algul lõppesid ettevalmistused.

Õhuluure teatas, et järve keskkoht on täiesti vaba, aga Schlüsselburgi lahes, kuhu tuul on tohutu hulga jääd kokku kuhjanud, ei saanud laevasõidule mõeldagi. Sellest tihedasti kokkulitsutud jäämassist oleks praame suutnud läbi viia ainult võimsad jäälõhkujad.

Ootamine muutus talumatuks. Kevad oli ammu käes. Juurdevedu oli Leningradile tungivalt tarvilik, kuid jäämass, mis sulges idakaldale tee, ei mõelnudki hajuda, vaid triivis veelgi tihedamalt kokku.

Möödus veel nädal.

Luurelennukid, mis kogu aeg lendasid tulevase laevatee kohal, pöördusid tagasi vähelohutavate teadetega. Laevameeskonnad, sadama laadijad, autojuhid, kraanatöölised, kümned tuhanded inimesed ootasid kannatamatult navigatsiooni algust, aga järvel oli olukord muutuseta.

Ümberkaudsete külade elanikud jutustasid, et tavaliselt algab navigatsioon Laadogal juuni keskpaiku. Minna enne seda rahutule järvele tähendab peaaegu kindlat hukkumist.

Leningrad ei võinud oodata juuni keskpaigani. Talvel varutud toidutagavarad hakkasid lõppema, kuid sõjaline olukord sissepiiratud linna müüride all halvenes järjest nagu teistelgi rinnetel. Oli selge, et vedusid tuleb igal tingimusel viivitamata alustada.

Mai teisel poolel hakkas Schlüsselburgi laht tasapisi jääst vabanema. See oli aeglane ja silmale peaaegu märkamatu protsess, mis ähvardas pikale venida. Endiselt müriesid öösiti üksteise otsa kuhjuvad jääpangad ja väikesed jäävabad lahvandused kattusid uuesti jääsupiga.

Järve lõplikku jääst vabanemist ära ootamata alustati navigatsiooni. „Morskoi Levi", „Nikuljassovi", „Tšapajevi", „Orjoli", „Arzamassi", „Rostovi" ja paljude teiste, hiljem Laadogal kuulsaks saanud aurikute meeskonnad võistlesid omavahel, kellele langeb au esimesena välja sõita. See sai osaks väikesele puksiirlaevale „Hüdrotehnik", mis oli jääsupist läbimurdmiseks kohandatud teistest paremini.

22. mail 1942 võttis „Hüdrotehnik" veopraami puksiiri ja asus esimesele proovireisile.

„Hüdrotehniku" kapten Pavel Sergejevitš Maiorov, vana Neeva laevajuht, jutustas hiljem, et ta polevat terve elu jooksul teinud läbi midagi raskemat, kui see kolmekümne-kilomeetrine sõit Ossinovetsist Kobonasse.

Iga meeter maksis väikesele laevale suuri jõupingutusi. Jääpangad peksid vana „Hüdrotehniku" keret, pannes selle oma raskete löökidega võppuma. Näis, et jäämassid otsekohe lömastavad laeva, muljuvad selle pilbasteks.

Otsustades selle järgi, kuidas hitlerlaste luurelennukid käitusid viimastel päevadel, tiireldes hommikust hilisõhtuni Schlüsselburgi lahe kohal, oli oodata pommitamist. Jääpankade vahel pikkamööda edasirühkiv „Hüdrotehnik" oli ideaalseks märklauaks.

Varsti pärast seda, kui laev oli Ossinovetsi sadamast välja sõitnud, ilmus trassi kohale „raisakull". Märganud „Hüdrotehnikut", keerles ta kaua aega selle kohal, fotografeeris pisikest aurikut, mis endale jäärahnude vahel teed murdis.

Siis lendas „raisakull" minema. Maiorov oli veendunud, et nüüd on häda käes. Laeval anti lahinguhäire. Õhutõrjekuulipilduja meeskond asus oma kohale ahtris.

Kapten mõistis, et see lugu hästi ei lõpe; kuna manööverdamisvõimalus puudus, siis lastakse „Hüdrotehnik" paratamatult põhja. Sellest hoolimata otsustas Maiorov võidelda viimase võimaluseni.

Õnneks jäid pommilennukid ilmumata. Nähtavasti paistis vaenlase väejuhatuselegi liiga veidrana õhuluure teade ühe laevaköksi kohta, mis oli teadmata põhjusil roninud paksu jääsupi sisse.

Ka tagasisõidu ajal jäid pommitajad ilmumata ja „Hüdrotehnik", mis oli Kobonas laadungi peale võtnud, jõudis teisel päeval õnnelikult Ossinovetsisse.

1942. aasta suur navigatsioon oli alanud.

Pärast läänekaldale tagasijõudmist sai „Hüdrotehniku" meeskond rinde sõjanõukogult tervitustelegrammi, milles vapratele meremeestele sooviti esimese tagasihoidliku edusammu puhul õnne.

KAHETEISTKUMNES PEATÜKK

1

„Meid söödetakse praegu kaunis hästi, aga me kõht ei saa ega saa täis. Eile õhtul oli minu juures sõbratar, kirjutasime koos kirjandit Sobakevitšist. See pistab terve lambaküljе koos pudruga nahka, aga meil tõusis sõbratariga nii suur isu, et lihtsalt võimatu oli kirjutada.“

Pärast sõda tegi keegi nalja, et fašistid oleksid pidanud varem teadma, kelle vastu nad käe tõstavad. Siis poleks arvatavasti midagi juhtunud: ei üheksasajapäevast blokaadi, ei surma ega purustusi. Hitlerlased oleksid lihtsalt ise Leningradi müüride alt jalga lasknud.

Mis õige see õige. Pole vaja leningradlastest mingisuguseid erilisi märtreid ja kannatajaid teha, ehkki neil tuli palju vaeva näha. Pole tarvis neist ka ikooninäoga suuri kangelasi teha. Blokaadiaja leningradlased olid tavalised nõukogude patrioodid, kes tõusid oma kodumaa kaitseks. Ja selles peituski nende võitmatuse põhjus, sellepärast olidki nad vaenlasele kohutavad.

Sedasama tuleb öelda Laadogal töötanud jõelaevastiklaste kohta. Nad tulid Neevalt, Volhovilt, Luugalt ja teistelt laialdase Loode-basseini jõgedelt metsikult tormisele järvele. Neid inimesi oli karastanud karm blokaad. Keegi neist ei olnud kärarikkaks kuulsuseks ja sõjalisteks kangelastegudeks sündinud; arvutute elukutsete seas on jõelaevastiklase elukutse peaaegu et üks rahulikumaid. Ja ometi ei leidunud jõudu, mille ees nad oleksid kohkuma löönud. Pommitamine, jääkuhilad, tormid — miski ei suutnud vastu panna nende ohjeldamatule soovile kiiremini navigatsiooni alustada.

„Hüdrotehniku“ õnnelik reis virgutas kõiki nagu lahinguarve hüüd. Enam polnud võimalik meeskondi kaldal pidada.

Navigatsioon algaski. Ebaseaduslik, kui seda vaadelda rangete tehniliste eeskirjade seisukohalt, riskantne, enneolematult raske, navigatsioon keset rüsijääd.

„Orjol“, „Nikuljassõ“, „Morskoi Lev“, „Arzamass“ ja teised aurikud sõitsid välja. Nõrgajõulised laevakesed, mis ei suutnud ise endale teed murda, hoidusid suuremate sõiduvette.

Jääreisid kestsid haruldaselt kaua. Kobonani sõiduks kulus kolm korda nii palju aega, kui graafik ette nägi, kuid kes hakkas seda arvestama? Parem juba jääsupis rahmeldada, kui kasutult sadamasillal tolkneda.

Laevasõidu algul ulatus veosekäive poolteise tuhande tonnini ööpäevas. Sõjanõukogu poolt kinnitatud ülesande täitmisest jäi veel väga palju puudu, ja ometi rõõmustasid laevamehed. Leningrad sai jälle meie maalt toetust, „elu tee“ astus jälle rivisse.

Kui kindraloberst Küchleri lauale pandi hulk fotosid, mis luurelennukid olid Laadoga kohal teinud, hakkas „Nordi“ vägede juhataja, kes tavaliselt valitses end hästi ja oma häirimatu rahuga pisut edvistaski, adjutandi peale raevunult jalgu trampima.

Olukord oli üpris ebameeldiv. Hitlerlik propaganda, mis oli rutanud kuulutama, et nüüd ei pääse blokaadirõngast enam keegi läbi, muutus naeruväärseks: juba jälle olid need venelased saanud hakkama järjekordse ootamatusega.

Oli tarvis kuidagi välja keerutada. Ja von Küchler otsustas lämmatada Laadoga laevasõidu kogu oma lennuväe jõuga, hävitada uued laevad, kui palju neid sissepiiratud linnas ka ei ehitataks, purustada pilbasteks uued sadamad . . . Teadku, et Saksa väejuhatus ei luba ennast narriks teha.

Neljandal päeval pärast „Hüdrotehniku“ esimest reisi algas fašistide lennuväe tugev pealetung Laadogale, mis kestis peaaegu poolteist kuud vahetpidamata ja vaibus alles juulis. Kõige ägedamadki jäätrassi pommitamised polnud võrreldavad selle visa, järjest tugevneva pealetungiga.

Õhurünnakud, millest võttis korraga osa kuuskümmend, mõnikord koguni kaheksakümmend „Junkersit“ mitmekümne hävitaja saatel, olid peaaegu igapäevased nähtused.

Laadoga vedusid juhtinud dispetšeritegrupi arhiivides on säilinud omapärane kronometraaž ühest palavast päevast Bolšaja Kobonas. Sündmuste protokolliliselt täpne üleskirjutus annab mõningase ettekujutuse tol ajal Laadogal valitsenud olukorrast.

See päev Kobona sadamas möödus järgmiselt:

Kell 8.47. Üheksa pommitajat ründavad kaheteistkümne hävitaja saatel kaupa täis sadamasildu. Heideti alla kümneid pomme.

Kell 8.50. Teine pommitajate laine. Pommitatakse laoplatse ja estakaade. Kobona territooriumi kohal käib õhulahing.

Kell 9.09. Neli pommitajat „Junkers-88" pikeerivad aurik „Forelli", mis ootab lossimise järjekorda. Üks pommitaja tulistati alla. Aurikul on surnuid ja haavatuid.

Kell 9.32. Hävitajad tulistasid niitval lennul sadamasildu. Kolm laadijat sai surma.

Kell 10.20. Kolm pommitajat atakeerivad veolaeva number seitse, mis seisab reidil.

Kell 11.30. Aurik number kaheksakümne kahe pommitamine. Kuus pommitajat pikeerivad. Otsetabamus, meeskonna hulgas on surnuid ja haavatuid.

Kell 12.02. Suur rünnak laevade karavanile, mis läheneb sadamasildadele läänekaldalt. Rünnakust võtab osa neliteist pommitajat ja üheksa hävitajat. Õhulahing. Tulistati alla üks „Junkers" ja üks „Messerschmidt". Praam viljaga lasti põhja. On surnuid ja haavatuid.

Kell 13.55. Pommitajad pikeerivad aurik number kaheksakümmend üht, mis seisab reidil. Suur õhulahing. Kolm meie ja neli vaenlase lennukit tulistati alla.

Kell 16.05. Heideti kaksteist pommi aurikule „Hüdrotehnik", mis on laadimisel.

Kell 19.40. Massiline õhurünnak sadamasildadele ja laoplatsidele. Sellest võtab osa nelikümmend lennukit. Suured kahjustused sadamasillal number üks, palju surnuid ja haavatuid.

Kell 22.11. Vaenlase viimane lennurünnak sadamasillale. Võtab osa kakskümmend kaks pommitajat. Aurik „Usbekistan" on tugevasti vigastatud, praam jahuga põhja lastud.

Nii nägi välja see päev Kobonas . . . Sadam jätkas oma harilikku tööd. Haavatud viidi hospidali, surnud kanti kõrvale. Laevade laadimine ei katkenud.

Kui pööraselt püüdis vaenlane Laadoga järve „sulgeda", selle üle võib kõige paremini otsustada arvude järgi. 1942. aasta navigatsioon kestis kokku sada üheksakümmend neli päeva. Selle aja jooksul registreeriti sada nelikümmend kaks päevast ja kakskümmend seitse öist sadamate pommitamist, arvestamata lugematuid laevakaravanide pommitamisi avajärvel.

On välja arvutatud, et Laadoga sadamatele heideti iga päev keskmiselt kolmkümmend kolm pommi.

Järve piirkonnas toimunud õhulahingutes tulistati alla sada kuuskümmend saksa lennukit; seniitkahurväelased tulistasid alla veel umbes sada lennukit.

Kindraloberst von Küchler asetas nagu hasartmängija kaardile kõik, mis tal oli. Ja kaotas — laevaliiklus kestis edasi.

Navigatsioon edenes plaanipäraselt. Ainuüksi esimese nädalaga — 23. maist — 30. maini — veeti läänekaldale kaksteist ja pool tuhat tonni Leningradile vajalikke kaupu.

Juunis kasvasid veod saja tuhande tonnini, ületades kõige suurema jõudluse, mis „elu tee" saavutas talvekuudel.

Veosevool suurenes ka edaspidi.

Laadogalased hoidsid kindlalt oma käes rindeühendusteed, mis oli Leningradile eluliselt tähtis.

Isegi kaks korda rohkem vaenlase pomme poleks seda muuta suutnud. Pommidega saab tappa ühe inimese, sadu ja tuhandeid inimesi, aga pommidega ei saa tappa tõde ega peatada õiglast üritust.

2

„Mu kallis Leningrad, nüüd oled sa puhtaks küüritud. Usun, et sa jääd alati selliseks ja muutud veelgi kaunimaks, sest me ei anna sind kunagi oma käest ära, kuna oleme sinu pärast liiga palju jõudu ja elusid ohverdanud, liiga palju võidelnud."

Teisel päeval pärast „Hüdrotehniku" tagasijõudmist sõitis puksiirlaev „Arzamass" oma esimesele reisile.

Välimuselt meenutas „Arzamass" neid määrdunud ja nõgiseid puksiirlaevu, mis ilmuvad Neevale hilisel öötunnil, kui sillad on üles tõstetud. Asjalikult musta suitsu tossutades ruttavad need veopraame kiiresti ettenähtud kohtadele vedama ning poevad siis inimeste silmade eest peitu. Las pärast päikesetõusu uhkeldavad jõel nägusamad laevad, nemad on oma töö teinud ja võivad minna.

Kobonasse jäi vähem kui pool teed. „Arzamass" ähkis ja puhkis jääpankade vahel, murdes endale vaevaga teed. Äkki ilmus neli fašistide pommitajat.

Väikesel, nõrgal puksiirlaeval, mida igast küljest muserdasid jäärahnud ning mis pealegi vedas enda järel puksiiris veel suurt, kuuesajatonnist praami, ei olnud pääsemiseks just palju väljavaateid. Ainsaks lootuseks oli kaks sünkroniseeritud seniitkuulipildujat, millega „Arzamass" sadamas varustati. Äärmisel juhul võib müüa oma elu võimalikult kallilt . . .

Kiirustamata, hoolega kõiki ettenähtud figuure tehes, valmistusid saksa lendurid pommitamiseks. Milleks neil rutata. Neli moodsat, kiiret pikeerivat pommitajat kahurite, kuulipildujate ja pommidega ühe kaitsetu laevaloksu vastu. Siin on kõik nagu õppepolügoonil, närveerimiseks pole siin põhjust.

„Arzamassi" meeskond koosnes ealt ja iseloomult erinevatest inimestest. Pealegi kohtusid nad esmakordselt sellel vanal puksiirlaeval ja tundsid üksteist vähe.

Kapten Markelov oli peaaegu kogu oma elu Neeval palgiparvi vedanud. Ta polnud enam noor mees, aastat viiskümmend viis, rahulik nagu kõik vanad jõelaevastiklased, arukas ja mõistlikult rahulik. Mehaanik Savvuškin, vastupidi, oli äärmi-

selt äge. Lõpetanud aasta enne sõda tehnikumi, jõudis ta vähe aega Ilmeni järvel sõita, sattus seejärel evakueeritud spetsialistina Leningradi, hiljem teenis Beloostrovi all kütipolgus ja oli kohutavalt haavunud, kui kuulis, et teda sõjanõukogu erikorraldusel demobiliseeritakse, sest jõelaevastiklased kutsuti armeest ära. Kuulipildurid Sintsov ja Kapeljuhha saabusid laevanduse reservist ega olnud kunagi varem sõitnud.

„Täiskäik!" käsutas Markelov rooli taha asudes.

„On täiskäik!" vastas masinist Savvuškin.

Juhtlennuk võttis lahingukursi. Iga hetk võisid pommid „Arzamassile" kukkuda.

Puksiirlaeva ahtrist, kus seisis Sidor Kapeljuhha kuulipilduja, lendasid pommitajale vastu pikad valangud. Nähtavasti tabasid need märki või ütlesid fašistlikul lenduril võib-olla närvid üles, aga lennuk paiskas oma koorma enneaegu alla. Kolm pommi lõhkesid praami taga.

Puksiirlaeva kohal pikeest väljudes sattus pommitaja vöörikuulipilduja valangu alla ja nüüd nägid juba kõik, et fašist sai paraja portsjoni kuulisid keresse. Lennuk hakkas suitsema, keeras nina alla, sai kuidagi tasakaalu tagasi ja kiirustas musta suitsujuga maha jättes põgenema.

„Hurraa!" karjus Savvuškin masinaruumist välja vahtides.

Sintsov ja Kapeljuhha vaikisid, nad olid oma tööga ametis.

„Arzamassiga" jäid arveid õiendama kolm pommitajat. Oleksid fašistlikud lendurid olnud julgemad, oleks arvatavasti ühestki aidanud. Kuid need ei paistnud just vaprusega silma: mõistes, et pealtnäha kaitsetu aurik suudab enda eest seista, hakkasid nad tegutsema ettevaatlikumalt.

Järgmine rünnak oli neile edukas. Pommid langesid „Arzamassi" kõrvale vasaku parda äärde. Aurik vappus võimsast plahvatuslainest.

Kolm meeskonnast, sealhulgas kapten Markelov, said haavata. Kild tungis kaptenil läbi käe. Ta laskis rooliratta lahti ja põrkas pöörasest valust uimasena tagasi. Laevatekilt kostis tekimehe oigeid. Kogu vana laevakere võbises nagu elusolend.

Kapteni segadus ei kestnud rohkem kui sekundi ja ta haaras rooliratta tervesse kätte.

Pärast teist rünnakut pikeest väljudes sattusid lennukid ahtrikuulipilduja ootamatu valangu alla. Ja jälle pidi üks neist peaaegu vette sööstma, saavutades tasakaalu alles viimsel hetkel.

Saabus vaheaeg. Fašistid ründasid päikese poolt, otsustades kangekaelsele aurikuköksule surmahoobi anda.

Kolmas pommideseeria oli kõige hävitavam. Raske fugasspomm lõhkes laeva ahtris, lõikas puksiirtrossi läbi ja viis ahtrikuulipilduja reast välja. Sidor Kapeljuhha kukkus otsekui niidetult maha. Otse parda juurde vette langesid veel kaks pommi. Plahvatuslaine murdis laevakorstna maha ja paiskas selle järve.

„Arzamass" kattus kibedate suitsupilvedega.

Pool meeskonda oli tapetud. Masinasse voolas vett sisse. Tuli nilpsas tekiehituste järele, ronides üha kõrgemale kaptenisilla poole.

Mingi ime läbi püsis „Arzamass" vee peal.

Fašistid tulistasid veel pisut kuulipildujatest ja lendasid minema. Nüüd läheb Vene laev ilma nendetagi põhja, keegi ei päästa seda vana laevaloksu. Nad võivad ülemusele rahuliku südamega ette kanda järjekordsest võidust Laadogal. Fotod kinnitavad nende ettekannet, laev põleb ja on paratamatult hukkumisele määratud.

Vaenlase lendurid arvatavasti mõtlesid selliselt, kui nad baasi tagasi pöördusid. Kust pidid nad teadma, et peale tavaliste jõuvarude on Nõukogude laevadel veel oma eriline vastupidavus, mille kohta pole isegi kõige autoriteetsemates laevaehituse käsiraamatutes sõnagi räägitud. Et nad ei lähe põhja ega põle ära kõige hullemaski olukorras! Et seda erilist vastupidavust nimetatakse meeskonna vapruseks!

„Tuli kustutada!" hüüdis Markelov kaptenisillalt, kui fašistid „Arzamassi" rahule jätsid. „Savvuškin, kuidas teil masinas on?"

Markelov kaotas palju verd. Heitnud poolkasuka seljast, tõmbas ta žguti käe ümber. Mis sest, et Kobonasse jõudmiseks on vähe lootust, peavad nad siiski edasi tungima. Kuni laev liigub, kuni sel on kas või ainuski elav hing, tuleb võidelda, tuleb käsku täita.

Madrused hakkasid tulekustutajatega leeki lämmatama. Kuulipildur Sintsov jooksis neile appi.

Mehaanik Savvuškin tuli sillale. Masinas pole asi sugugi nii lootusetu. Auk õnnestus juba kinni toppida, mootorpump on parandatud, vett on võimalik välja pumbata.

Savvuškinit kuulates mõtles kapten „Arzamassi" puksiiris olevale praamile, millel olid Leningradi tööpingid. Aurikust lahtikistuna seisab see nüüd abituna keset jäärahne.

Kas tõesti jätta praam saatuse hooleks? Pidada vastu selline lahing ja jätta tegemata peamine, mille pärast nad välja sõitsid?

„Vaja praam haalata," ütles Markelov mehaanikule. „Tööpingid hävinevad ilmaaegu, kui me ei haala . . . Vassili Ignatjevitš, tuleb püüda . . ."

Pomm oli trossi katki lõiganud. Ellujäänuist olid peaaegu kõik haavatud. Kes viskab praamile otsa?

Lõppude lõpuks kinnitati praam külge. Raskesti haavatud praamikipper lamas vereloigus. Tema asemele tuli panna üks „Arzamassi" madrus.

Söestunud, üleni suitsu ja tahma täis, jätkas „Arzamass" oma reisi.

Kõige hirmsam oleks nagu möödas. Muide, kes seda teab, mis siin hirmsam oli: kas vaenlase pommitajatele vastu panna

või vigastatud laev sadamasse viia. Masin töötas tõrksalt. Mootorpump ei tulnud vee väljapumpamisega toime. Puksiirtross rebenes mitmel korral, aga seda pleissida oli lausa nuhtlus. Vastu pardaid ragisedes tükkisid jääpangad kogu aeg laevalaele.

Õhtu eel jõudis „Arzamass" Kobonasse. Enne kui hakati Leningradi tööpinke lossima, kanti randa surnud ja haavatud. Viimasena, nagu see kombeks on, tuli kapten Markelov.

3

„Arzamassiga" juhtunu kanti esimesena Laadoga navigatsiooni lahingukroonikasse, kuid see polnud sugugi ainus taoline juhtum. Harva möödus järvel mõni päev ilma surmaheitlusteta, ilma rünkade kaotusteta.

Iga laeva meeskonnal tuli valida, kas lasta end ära hirmutada fašistide lennuväe vihasest rünnakust, kes püüdsid leningradlastele järve sulgeda, või surmapõlglikult, ausalt oma kohust täita.

Tuli valida elu ja surma vahel.

Laadoga laevastiklaste auks tuleb ütelda, et nende hulgas polnud argpükse. Keegi ei keeldunud välja sõitmast. Keegi ei häbistanud ennast argusega. Inimesed ise astusid hädaohtudele vastu.

Asendades järvel jäätrassi kangelaslikku kollektiivi, võtsid Laadoga laevamehed üle „elu tee" lahingutraditsioonid. Nad ei võtnud neid üksnes lihtsalt üle, vaid ka täiendasid julgelt.

Kommunistlikku noort Elviira Vanjuškinat, kaubaveopraami kipperit, peeti järvel vapraks.

Elviira õppis enne sõda Veetranspordi Inseneride Instituudis, unistas kord kaptenisillale pääseda ja aurikuid juhtida. Komsomoli lähetuskirjaga suunati ta Laadogale tavaliseks kipriks.

Vanjuškinal „vedas" pommitajatega: nii kui ta reisi alustas, nii oli ka tingimata õhurünnak. Hea veel, et fašistid tema praamile pihta ei saanud ja kõik ainult ehmatusega piirdus.

Kord algas pommitamine öisel reisil. Vaenlase lennukid riputasid valgustusraketid laevade karavani kohale ja hakkasid märki valides pommitama. Vanjuškina praami tekkis auk ja see hakkas vett sisse laskma. Naaberpraam sai otsetabamuse ning läks põhja.

Mis teha? Kas päästa oma elu ja hüpata üle parda või võidelda viimse võimaluseni leningradlastele määratud laadungi eest?

Elviira ei mõtelnud kaua.

Vaenlase lennukite kuulipildujatule all tormas ta auku kinni

toppima. Kuulid vingusid ta pea kohal, vesi peksis üle parda ning lõi ta jalust maha. Elviira ei märganud midagi, taotledes visalt oma eesmärki. Ja ta jõudiski sihile: auk sai kuidagiviisi kinni topitud ja väärtuslik laadung — sada tonni toiduaineid — oli päästetud.

Julgete laevameeste vaprusest võiks palju jutustada. Kõik need lood kõneleksid kohusetruudusest, ausast kodumaa teenimisest. Võiks jutustada näiteks, kuidas puksiirlaevale „Orjol" heideti kord kakskümmend viis pommi ja kuidas „Orjoli" kapten Ivan Dmitrijevitš Jerofejev, väga vilunud Neeva palgiparvede pukseerija, osavasti otsetabamustest kõrvale põikles ja sakslased kavalusega üle lõi, saamata ise kriimustustki. Või sellest, kuidas väikese reidil seisva auriku „Rostov" kapten Sergei Korkin, pärast seda kui ta oli mürsulaadungiga praami sadamasilla külge kinnitanud, selle ohtliku laadungi omal algatusel järvele tagasi viis, sest algas sadama järjekordne pommitamine ja laskemoona plahvatamine oleks võinud teistele reidil seisvatele laevadele saatuslikuks saada. „Halvemal juhul lendan üksinda õhku," mõtles Korkin järvele sõites.

Kõige paremini iseloomustab Laadoga laevastiklaste võitlusvaimu kapten Aleksandrovi kangelastegu.

Nagu seda sageli juhtus, tabas aurikut „Kuznetsk" teel pommitamine. Säärastel juhtudel asus laevajuht ise rooli. Nii talitas ka kapten Aleksandrov. Kolme pommitaja vastu võis ta end kaitsta ainult oma manööverdamisoskusega, sest „Kuznetskit" ei jõutud isegi kuulipildujaga varustada.

Aleksandrov sai peaaegu kohe haavata. Sellele vaatamata ei jätnud ta rooli ja juhtis laeva edasi. Siis sai ta teist korda haavata, kuid ei lahkunud ikkagi sillalt, võideldes ennastsalgavalt auriku päästmise eest. Ta vahtis kogu aeg taeva poole, kas ei rutta appi punatähelised hävitajad.

Abi tuli tõepoolest. „Kuznetski" kohal algas lahing. Ning siis, kui oli juba selge, et hitlerlikud röövlid ei suuda vastu panna ja põgenevad, läbistas üks kuul kapteni rinna.

Tunni aja pärast jõudis „Kuznetsk" Bolšaja Kobona sadamasse. Pommiplahvatustest kõrbenud, jäi ta reidile seisma ja langetas hukkunud kapteni auks lipu. „Kuznetski" sireen undas kaua ja venivalt, kuni see kurb signaal teistel laevadel vastu võeti ning need samasuguste pikkade viledega vastasid.

Langenud kapteni põrm kanti sõjaväeliste auavaldustega kaldale, ja poole tunni pärast sõitis „Kuznetsk" mahalaadimiseks asjalikult sadamasilla juurde.

Nagu kapten Aleksandrovgi, ohverdasid sajad Laadoga navigatsioonist osavõtjad ühise ürituse edu nimel oma elu. Ellujäänutel polnud pisaraid, et neid kaotusi taga nutta. Nagu lahingus pühitsetakse langenu mälestust uute löökidega vaenlase pihta,

nii oli ka Laadogal kirjutamata seaduseks töötada pärast iga kaotust veelgi energilisemalt.

Isegi surres käskisid kangelased oma sõpru enda eest fašistidele kätte maksta uute töökangelastegudega.

Üht Bolšaja Kobona sadamasilla ülemat, vana jõelaevastiklast Arhipovit, tabas kild töö juures, kui ta oli ära saatmas eriti tähtsat laadungit.

Haav oli surmav.

„Jätke mind, seltsimehed," lausus Arhipov talle appi jooksnud laadijatele. „Minge tööle . . ."

Ja nende sõnadega ta surigi.

Kui valesti arvestas hitlerlik väejuhatus Laadogale lennurünnakuid planeerides! Vaenlase arvestus oli lihtne ja näis õigena: mida rohkem pomme, seda vähem veoseid Leningradile.

Lihtsad nõukogude inimesed, leningradlased, lükkasid selle arvestuse ümber. Mälestus kodulinna näljaöödest, vennashaudadest ja saja kahekümne viie grammilisest leivanormist aitas neil fašistlikku loogikat kummutada. Tuli välja sootuks ümberpöördult: mida rohkem pomme, seda enam veoseid.

Kaubaveo tempo kasvas päevast päeva.

Juuni viimasel dekaadil saabus Leningradi igal ööpäeval kolm ja pool tuhat tonni kõikvõimalikke veoseid. Leningradi elanike evakueerimise ja tööstusseadmete üleveoplaani täitmisega oldi graafikus.

Laevastiku liiklemine oli organiseeritud kahel trassil — lühikest ja pikka trassi mööda. Pika trassi ehk Volhovi marsruut, nagu seda nimetati, kulges Gostinopolje—Volhovstroi—Novaja Ladoga—Ossinovets. Lühikesel trassil Kobona—Ossinovets vahepunkte ei olnud.

Sel viisil õnnestus vältida baaside ülekoormatust ning peale selle paremini ära kasutada raudtee läbilaskevõimet.

Juuni keskpaiku vabanes Laadoga järv täielikult jääst. Ilmad olid vaiksed ja ilusad, ilma tormide ja tuulteta. Soodsad meteoroloogilised tingimused võimaldasid käiku lasta kõik olemasolevad laevad, kaasa arvatud kõige väiksemadki.

Vaenlase lennuväe aktiivsus sundis kogu Laadoga piirkonna õhutõrjet tugevdama. Laevaliiklust hakati ka õhust paremini kaitsma. Järvest ülesõitmiseks formeeriti sadamates karavane, mida saatsid Laadoga sõjalaevastiku lahingulaevade konvoi ja hävitajate eskort.

Ennastsalgavalt tegutsesid noil päevil kahurpaatide ja „mereküttide" punalaevastiklased. Karavani julgeolekut kindlustades

tõmbasid nad tavaliselt hitlerlaste lennuväe hoobid enda peale, võtsid julgesti vastu lahingu vaenlase kiirkaatritega. Nagu talvelgi võis Laadogal kuulda suurtükitule ja ägedate õhulahingute müra nii ööl kui ka päeval.

Laadoga andis Leningradile suurt abi. See abi võimaldas linna kõige vajalikuga varustada ning ka reserve koguda.

Talveperioodiga võrreldes suurenes läänekaldale toimetatavate veoste nomenklatuur. Kasvas toiduainete ning kütuse juurdevedu. Sissepiiratud linna veeti laskemoona, relvi, autosid, loomi, traktoreid, põllutöömasinaid.

Talvel andis Leningradi rinne osa oma raskeid tanke ära, saates need üle jäätrassi abiks armeedele, kes tegutsesid väljaspool blokaadirõngast. Poole aasta pärast andis meie maa need võimsad relvad linna kaitsjatele mitmekordselt tagasi.

Suvekuudel oli Leningrad kogu aeg tugeva suurtükitule all. Tulistamine kestis kuni kümme tundi ööpäevas. Ainult hästi organiseeritud võitlus vaenlaste patareide vastu võis päästa linna purustamisest ja elanikkonda surmast. Kuid selleks oli vaja küllaldasel hulgal võimsaid suurtükke. Suurekaliibrilised kaugelaskekahurid veeti spetsiaalsetel praamidel üle Laadoga.

Talvel kasutati autoteed laialdaselt vastassuunalisteks veduideks Leningradist „Suurele maale". Seda enam tuli neid vedusid suurendada veeteed kasutades.

Tööstusseadmed moodustasid veostest endiselt lõviosa. Sissepiiratud linnas ei olnud tol ajal veel võimalik tööstust täie hooga käiku lasta. Töötasid, ja sedagi poole koormatusega, ainult need kaitsetööstuse ettevõtted, mille toodang läks rindevajaduste rahuldamiseks. Järelikult vabanes suur hulk väärtuslikke tööpinke sügavasse tagalasse saatmiseks.

Graafiku järgi oli vaja iga ööpäev välja vedada tuhat tonni tööstusseadmeid. Ühe navigatsiooni jooksul kavatseti täielikult evakueerida rida suuri Leningradi ettevõtteid.

Graafik ületati. Idakaldale saadeti peaaegu kaks korda rohkem tööpinke kui oli kavatsetud.

Tulevased sõja-ajaloolased teevad kindlaks, millist kasu tõid Leningradi tööpingid kaitsetööstusele, mille meie rahvas lõi maa idaosas ja mis aitas fašistliku koletise selgroogu murda. Samuti ei unusta nad head sõna ütlemast tühjade raudteekoosseisude üle Laadoga järve toimetamise kohta. Tolles imetlusväärses ülevedamises ilmnes eriti selgesti loovate otsingute ja kartmatuse vaim, mis oli iseloomulik Leningradi ühendusteedel töötajatele.

Kõik algas tühisest asjast.

Leningradi raudteesõlmes seisid sajad vedurid, vagunid, platvormid ja tsisternid, mida blokaadirõngas ei saadud 1941. aasta sügisest peale kasutada. Nad hoidsid asjata teid kinni, roostetasid, ehkki suur Nõukogudemaa tundis nende järele kibedat puudust.

Kahjustamata kaitse huvisid, võis Leningrad selle vara meie maa rahvamajandusele loovutada. Aga kuidas anda? Vedureid ja vaguneid ei saa ometi õhus vedada.

Laadogalt üleveoks oleks võinud ehitada parvlaevad. See transpordiliik on ammust ajast tuntud ja seda kasutatakse tavaliselt väinades, ehitades selleks spetsiaalsed parvlaevad. Terve rong, mõnikord isegi korraga kaks, viiakse parvel üle ja suunatakse siis oma sihtkohta.

Leningradlastel ei jätkunud parvlaevade ehitamiseks jõudu. See töö on liiga suur ja mahukas, et seda alustada blokaaditingimustes. Ülesandele oli vaja leida lihtsamat lahendust ning see leitigi.

Parvlaevade asemel kavatseti kasutada tavalisi metallkorpusega praame, mis on küllalt mahukad ja püsikindlad: igaühele kavatseti korraga panna neli vedurit või kaheksa kaheteljelist vagunit. Need praamid pidid tulema spetsiaalselt raudtee veereva koosseisu jaoks määratud sadamasildade juurde, oma laadungi peale võtma ja puksiiris järve teisele kaldale sõitma.

Teedeinsenerid, kes selle projekti välja töötasid, ei varjanud oma kartusi. Projekti autorid ütlesid, et veereva koosseisu ülevedamine on väga riskantne, kuid tuleb proovida. Seda enam, et midagi muud ei jää üle.

Rinde sõjanõukogu andis nõusoleku. Otsekohe algasid ettevalmistustööd.

Laevaehitajate kollektiiv lubas ehitada Laadogale poolteise kuuga neli metallkorpusega praami, tulevase veereva koosseisu ülevedamise aluse. Nüüd oli see kergem kui talvel, kui ehitati esimesed Laadoga praamid. Tsehhidele anti elektrienergiat, oli kütust, juhtivate kutsealade töölised said lisatoitu.

Ida- ja läänekaldal ehitati järveni juurdesõiduteed, spetsiaalsed raudtee veereva koosseisu jaoks määratud sillad ühendati lõppjaamadega.

Palju ei puudunud, et kogu asi oleks nurjunud selle tõttu, et ehitamisega hiljaks jäädi. Ehitajatel tuli töötada pidevate tormide ajal. Valmis kandetalad ei pidanud laine survele vastu ja kukkusid ümber, tõstesillad varisesid vette. Lisaks kõigile ei jätnud ehitustööd rahule ka vaenlase lennukid.

Nagu oli ka plaanitud, algas augustis raudtee veereva koosseisu ülevedu.

Proovisõiduks valiti pime, vihmane öö. Järvel oli korralik torm, ümberringi oli kõik üleni märg, aga üleveo organiseerijad rõõmustasid: kõige sobivam ilm.

Vedurid olid Leningradist aegsasti kohale kihutanud. Tasakesi sõitsid nad sadamasillale ja sillalt praamile. Väike puksiiraurik vedas oma ebatavalise karavani järvele.

Proovisõit õnnestus suurepäraselt. Idakaldal võtsid rongijuhid vedurid vastu ja samal ööl vedasid need juba raskeid ronge.

Esimese kuu jooksul, kui töötati ainult öötundidel, jõuti üle Laadoga vedada kolmkümmend kuus vedurit ning üle kahesaja vaguni.

Septembris üleveo koormus suurenes, oktoobris aga saavutas see rekordilise ulatuse. Selle kuu jooksul andis Leningrad meie maa rahvamajandusele seitsekümmend vedurit, kuuskümmend neli tendrit ja üle kuuesaja vaguni. Vaevalt on võimalik selle töö tähtsust ülehinnata. Viivitamata, käigu pealt, formeeriti üle järve veetud veerev koosseis rongiks ning see väljus idasuunas.

Öeldakse, et süües kasvab isu. Umbes sama lugu oli ka veereva koosseisu üle Laadoga vedamisega.

Alguses arvati, et vaguneid hakatakse üle järve vedama tühjalt. Hiljem mõeldi, kuid miks vedada praamil tühje vaguneid? Kas poleks õigem need Leningradis tööstusseadmeid täis laadida ja ilma igasuguste ümberlaadimisteta sihtkohta saata? Igati parem: kiire, mugav, majanduslikult kasulik.

Nii ka tehti. Tagalasse saatmiseks määratud tööpinke hakati valima kindla aadressi järgi, komplekssete partiidena. Vagun laaditi täis, plommiti kinni ning läks Laadogale, et üle järve edasi sõita.

Läänekalda eeskujule järgnes otsekohe ka Bolšaja Kobona. Polnud mõtet praame tühjalt tagasi saata, las veavad parem Leningradile toiduainete ja laskemoonaga laaditud vaguneid.

Peale tühjade vagunite jõuti navigatsiooniperioodil üle järve vedada mõnikümmend tuhat tonni äärmiselt hinnalisi laadungeid.

Peaaegu pool aastat puudus tollest pidupäevast, millal sissepiiratud linna saabus „Suurelt maalt" esimene eriešelon. Fašistlik blokaadirõngas näis veel väga tugev ja kindel, kuid Leningradi raudteesõlme hakkasid juba ilmuma vagunid, mille küljes rippusid kauge tagala — Uraali ja Siberi jaamade plommid. Eelseisva võidu esimesed pääsukesed olid kohale jõudnud.

Üleveo alal töötajate „isu" kasvas.

Kui meie maa rahvamajandus tundis puudust vagunite ja vedurite järele, siis seda defitsiitsemad olid rauteetsisternid. Leningradis oli neid palju, umbteedel roostetasid terved tsisternide koosseisud. Hea oleks tsisternid üle Laadoga toimetada. Kahju ainult, et parvpraamid on liiga ülekoormatud . . .

„Kuid milleks meil on vaja praame?" ütles Ossinovetsi sadamaülem Makarjev. „Toimetame tsisternid ujudes üle . . ."

Makarjev tegi asjaliku ettepaneku. Arvestused näitasid, et sellest jätkub, kui ehitada teed, mida mööda tsisternid jõuavad vette, kus nende hiiglasuurte anumate ujuvus hakkab ennast otsekohe tunda andma.

Varsti ujusid mööda Laadoga järve raudteetsisternide karavanid. Mõlemale kaldale olid ehitatud veealused kaldteed.

Õnnelikult üle järve jõudnud tsisternid libisesid kaldteele ning väljusid veest, et jätkata oma teed kaugesse tagalasse.

Kõik Leningradi kogunenud tsisternid õnnestus kuu ajaga üle toimetada.

Seni kui praamid sõitsid öösiti, tüütas vaenlase lennuvägi seda harva. Hitlerlik väejuhatus arvas nähtavasti, et leningradlaste ettevõte on kuulsusetult läbi kukkunud. Kuid varsti tuli hakata ka valget aega kasutama. Seda oldi sunnitud tegema, sest veoseid oli nii palju, et neid ei jõutud muidu üle vedada. Pealegi oli öösiti Laadogal torm.

Otsekohe algas veereva koosseisu jaoks määratud sildade ja avajärvel sõitvate karavanide äge pommitamine. Igalt reisilt naasid praamid auke täis, vigastatud parrastega ning tulest kõrbenud tekkidega.

Viimased päevad enne Laadoga navigatsiooni lõppu olid üleveole traagilised.

Ööl vastu 5. novembrit said „Junkersid" järve keskpaigas kätte praami number neli, mis oli veduritega teel idakaldale. Meie öised hävitajad jõudsid kohale liiga hilja. Riputanud valgustusraketid langevarjudega üles, saavutasid vaenlase lendurid eesmärgi. Praam koos meeskonnaga uputati. Raskeid vigastusi sai ka praami pukseeriv Laadoga flotilli traaler.

Järgmisel ööl kordus rünnak uuesti. Kaks vaenlase pommitajat tulistati alla, kuid ka praam jõudis vaevalt idakaldale, kaotades poole meeskonnast surnute ja haavatutena.

Fašistide pommitamised piirasid tunduvalt üleveo läbilaskevõimet, kuid seda täiesti seisma panna nad ei suutnud. Üleveo alal töötajad läksid reisile otsekui lahingusse. Ja täitsid vapralt oma kohust lõpuni, navigatsiooni viimase päevani.

5

„Soome vaksalist väljuvad iga päev rongid Laadoga järve suunas, leningradlased lahkuvad. Meie maja on päris tühjaks jäänud. Korteriühistus ripuvad mahajäetud korterite võtmekimbud."

Sel suvel näisid Soome vaksali puust platvormid kaunis ebaharilikud. Siin polnud elevil rahvast, kes tõttab mere äärde, Karjala maakitsuse suvituskohtadesse, ei sumisenud muretu inimvool ega põrisenud pioneeride lõbusad trummid.

Vaksal oli range, nagu kogu linngi. Kindlatel kellaaegadel anti platvormide ette rongid. Pagas kanti kiiruga vagunitesse, inimesed istusid kohtadele ja rong läks teele, saatjad aga ruttasid ohtlikust paigast kiiresti minema.

Soome vaksali platvorme tulistasid vaenlase kaugelaskepatareid. Kõige väiksemgi viivitus järjekordse rongi väljasaatmisel võis põhjustada inimohvreid. Evakueerimismarsruutide sõiduplaani peeti suurimas saladuses.

Leningradist veeti välja peamiselt tööstusseadmeid ja veereva koosseisu. Laadoga töötajad vastutasid nende tervelt kohalejõudmise eest peaga. Iga tööpink ja iga vedur, mis üle järve idakaldale jõudis, aitas lähendada võidutundi.

Veel suurem oli Laadoga laevameeste vastutus inimeste eest. Nagu talveperioodilgi oli kõige olulisemaks saavutuseks Leningradi naiste ja laste ning tagala hospidalidesse saadetavate haavatute evakueerimine.

Leningradi kaitse huvid sundisid vabastama linna ülearusest tsiviilelanikkonnast. Päevast päeva oodati vaenlase tormijooksu, valmistuti tänavavõitlusteks. Naised ja lapsed oli vaja võimalikult kiiresti välja vedada.

Reisijate jaoks määratud randumismuul Morje abajas töötas piirkoormusega. Inimesi veeti üle järve parimate laevadega. Sageli anti selleks tööks Laadoga sõjalaevastiku lahingulaevu.

Ülesandeks oli kindlustada julgeolek igasugustes tingimustes. Seda takistasid pommitamised, tulistamised ja tormid.

Viie navigatsioonikuu jooksul õnnestus üle poole miljoni leningradlase toimetada üle järve idakaldale. Oli päevi, kus läks kuus kuni kaheksa tuhat inimest.

Inimeste vedu toimus eeskujulikus korras. Välja arvatud äärmiselt harvad õnnetud juhtumid, mida oli võimatu vältida, jõudsid kõik leningradlased õnnelikult üle järve.

Peaaegu kuuskümmend tuhat Leningradi naist ja last vedas suve jooksul üle sõjaväekuunar, mida juhtis kaptenleitnant A. Matavkin. Kuunari komandör kirjutas harvadel vabadel hetkedel luuletusi, milles ta jutustas sellest, kuidas toimus leningradlaste evakueerimine.

Üks A. Matavkini luuletus on järgmine. Võib-olla ei ole siin kõik kõige siledam, kuid see annab siiski kujuka pildi tolleaegse Laadoga rasketest päevadest:

Laevas näevad nad kaitsvat kilpi,
hirmu hüljates tulevad siia.
Olgu ... Ei lausu ma ainsatki silpi,
ohust üksnes neid välja viia!

Tekilt alla nad minna ei taha,
protestisõimuks sõnu ei säästa.
Meelekibedus rõhub mind maha ...
Üksnes neid kõiki ohust päästa!

Ründab tee peal õhubandiit.
Pommid, kuulide ving. „Varjuda!"
Enda elule mõelda — ajaviit!
Üksnes viia ohust varju nad!

Väsimus jalad teeb tuimaks,
valu muljub ja muserdab pead.
Ainult minutiks teha uinak —
ei või! — Nad ohtudest päästma pean!

Reis pole pikk — vaid kivivise.
Vahest hõlpsamgi täita kohust?
Kergemat teed ei otsi ma ise!
Üksnes neid kõiki päästa ohust!

Ja niisugused, nagu Matavkin, päästsid leningradlasi sageli oma elu hinnaga, täites ennastsalgavalt oma kohust.

Ühel pimedal augustikuu ööl rebis torm suure reisijatepraami puksiirtrossi puruks. Tuul puhus Schlüsselburgi suunas ja inimestest täidetud praam hakkas vaenlase kalda poole triivima.

Leningradi naisi oli peaaegu võimatu päästa.

„Sõitke järvele!" käskis valvedispetšer puksiirlaeva „Buzuluk" kaptenit Vassili Jakovlevitš Solovjovi. „Tehke kõik, mis teie võimuses . . ."

Kapten Solovjov mõistis, et seda ülesannet täita on vaevalt võimalik. Schlüsselburgi kallas on kivine ja madala veega ning tarvitseb vaid sellele läheneda, kui juba saadki vaenlase rannapatareidelt pihta. Aga ta teadis ka seda, et kaitsetuid naisi ei või hätta jätta.

Veerand tunni pärast sõitis „Buzuluk" välja. Laine peksis reisijatest täidetud praami vastu kive. Hakkas juba koitma. Iga hetk võisid hitlerlased praami märgata. Solovjov ei saanud sõita praamile lähemale kui saja meetri kaugusele, vesi oli madal.

Vapper kapten võttis puksiirköie enesega kaasa ja otsustas hädasoleva praami juurde ujuda. Ta andis „Buzuluki" juhtimise üle mehaanikule ning ujus ise koos kahe madrusega praamile. Oli vaja kiirustada, kuni fašistid polnud tuld avanud.

Julgetel meestel oli puksiirtross juba kinnitatud, kui saksa suurtükiväelased märkasid inimestega praami ja selle päästmiseks kohale rutanud puksiiri. Töö lõpetati tule all. „Buzuluk" viis naistest täidetud praami õnnelikult Kobonasse.

Selliseid juhtumeid oli palju.

Ühe reisijate veoks määratud praami kiprina töötas seitsmekümneaastane Pavel Aleksejevitš Lepestkov. Mõni aasta enne sõda oli Pavel Aleksejevitš pensionile läinud, kuid kuuldes, et Laadogal on vaja vilunud laevnikke, ilmus ta ise laevanduse kaadriosakonda.

Kipper Lepestkovi praam tegi kakskümmend kaks reisi, ja kõik need möödusid haruldaselt õnnelikult. Õnnetus juhtus viimase — kahekümne kolmanda reisi ajal. Pavel Aleksejevitš sai vaenlase lennuki kuulipildujavalangust raskesti haavata. Ta laskis rooli lahti ja kukkus maha.

Kukkus, kuid põletavat valu võites ajas end uuesti jalule. Praamil olid lastekodu kasvandikud, nad tuli kindlasti kaldale viia.

Kaks tundi seisis raskelt haavatud kipper roolis, kuni viimne reis polnud lõppenud ja kõik lapsed — elavad ja terved — polnud maale jõudnud.

Kapten Solovjov, kipper Lepestkov ja paljud teised suvise Laadoga kangelased, kes paistsid silma leningradlaste evakueerimisel, said valitsuse autasusid.

KOLMETEISTKÜMNES PEATÜKK

1

„Filharmoonias tuleb esimest korda ettekandele Šostakovitši seitsmes sümfoonia, aga nagu rahu ajalgi, pole kuidagi võimalik piletit saada. Iga päev tulistatakse pikalt-pikalt, mõni kord mitu tundi järgemööda."

1942. aasta suvi oli Leningradis äikeseline. Taevasina jäi pilvituks, kuid linn oli mürinat täis ning tule- ja suitsusähvatused varjutasid horisondi. Valjuhääldajatest hoiatati elanikke: „Kodanikud! Piirkond on suurtükitule all!"

Vaenlase kaugelaskepatareid tulistasid peaaegu vahetpidamata. Vorona mäelt, Bezzabotnõi asulast, Finski Koirovist ja Puškinist sadasid linnakvartalitele Kruppi tehastes valmistatud kolmesaja kuuekümne millimeetrilised mürsud. Kui niisugune mürsk elumajale sattus, lõi see tast läbi ja purustas vahelaed. Nevskil, Liteinajal ja Sadovajal korjasid kiirabiautod raskelt haavatuid.

Leningradi kahurväelased otsisid jahimeestena fašistide tulepositsioonid üles ning avasid viivitamata vastutule. Aerodroomidelt startisid pommilennukite valveeskadrillid, et teha vaenlase herilasepesad maatasa.

Kuid see kõik ei suutnud muidugi ohvreid ega purustusi vältida. Üksnes blokaadi läbimurdmine võis suurtükitule lõplikult likvideerida. Vaenlasele otsustava löögi andmiseks aga oli vaja kümneid ja sadu tuhandeid tonne igasugust varustust, mida pidi andma Laadoga. Sealjuures ei sõltunud edu Laadogal ainuüksi laevameeskondadest, kaptenitest ja kipritest, vaid ka sadamate sujuvast tööst.

Peale- ja mahalaadimine oli Laadogal peamine kitsaskoht. Kummagi sadama kollektiiv ei tulnud oma ülesannetega toime. Aurikud ja praamid ootasid kaua sadamasildade äärde pääsemist.

Laevastiku tööseisakud muutusid navigatsiooni nuhtluseks. Need vähendasid vedude hulka ja suurendasid veelgi kaotusi vaenlase lennurünnakute läbi. Laeva on ju reidil kaugelt hõlpsam pommitada kui järvel, kus iga kapten püüab kiiruse muutmisega manööverdada.

Peale- ja mahalaadimistööde mahajäämus ei tulnud sadamatööliste laiskusest ega ka halvast töö organiseerimisest. Vastupidi, sadamate laadijad töötasid tõesti ennastsalgavalt, kõigest jõust. Kuid sellele vaatamata kasvasid laevastiku tööseisakud järjest.

Põhjus oli kõigile arusaadav. Laadoga sadamates oli tol ajal liiga vähe vilunud, kvalifitseeritud töötajaid, kes oma ala tundsid. Enamik olid rohelised uustulnukad. Need inimesed ei kartnud rasket füüsilist tööd, loobusid vabatahtlikult puhkusest, aga tagajärjed olid alguses üsna tagasihoidlikud.

Keda kõiki küll võis tol ajal Laadoga laadijate seas kohata! Siin oli hospidalidest ja paranejate pataljonidest välja kirjutatud rindemehi, kes olid riviteenistuseks kõlbmatud, kuid võisid veel töötada. Oli töölisi Leningradi ettevõtetest — treialeid, märkijaid, lukkseppi, industriaalse Leningradi kõrge kvalifikatsiooniga metalliste, kes olid parteiorganisatsioonide üleskutsel tulnud neile harjumatule sadamatööle. Oli üliõpilasi, vanemate klasside õpilasi, teaduslikke töötajaid, koduperenaisi, õhu- ja gaasikaitsesalkade võitlejaid, kontoriametnikke.

Kõiki Laadoga laadijaid tiivustas suur ja õilis eesmärk — anda kodulinnale rohkem vilja, laskemoona, kütust. Nad püüdsid kõigest hingest, töötasid ennastsalgavalt, läksid ise vabatahtlikult tulle, trotsisid ohte. See polnud nende süü, et laevastiku tööseisakud järjest kasvasid, sest laadijatel puudus vilumus.

Sellesse sõbralikku perre sattus mõnikord muidugi ka paadunud loodreid. Kuid nende käsi käis siin räbalasti. Laisklejaid boikoteeriti avalikult, neid ei arvestatud, nende ümber loodi ühiskondliku põlguse õhkkond, ja lõpuks olid nad sunnitud ennast parandama, kui nad ei tahtnud sattuda väljatõugatute hulka.

Laadoga ajaleht „Frontovoi Dorožnik" jutustas ühes oma numbris, kuidas üht igavest logelejat kogu kollektiiviga „arstiti".

See tugev, vägeva rinnakorviga noormees oli Bolšaja Kobonas. Tal oli võitmatu tung laiselda. Kõige kibedama hoogtöö ajal armastas ta märkamatult kusagile virnade vahele varjule pugeda ja seal paar tunnikest põõnutada. Seltsimehed häbistasid

teda, püüdsid temaga südamlikult vestelda, kuid kõik need manitsused olid nagu hane selga vesi.

Kord hommikul tuli brigadir loodri juurde, kutsus ta kõrvale ja ütles maheda häälega:

„Kuule, sõber! Istu täna niisama, meie töötame sinu eest . . ."

„Säh sulle uudist!" imestas looder. „See kõlab kuidagi imelikult."

„Pole midagi imelikku, meie töötame, sina aga istu ja vaata pealt . . ."

Ja pandigi inimene tegevuseta istuma. Brigaad töötas, nagu poleks midagi juhtunud, loodrile ei lausunud keegi sõnakestki. Teda ei pandud lihtsalt tähele, otsekui oleks ta äkki elutuks asjaks muutunud.

Möödus pool päeva. Algul istus looder rahulikult pingil ja muigas isegi, otsis siis varjulise koha ja püüdis uinuda. Korraga tundis ta, et ei suuda magada. Teda valdas mingi kummaline, arusaamatu rahutus. Seepeale tuli ta oma varjupaigast välja ning hakkas kõhklevalt seltsimehi abistama, kuid ta juhatati jälle kõrvale ja pandi kastile istuma:

„Kui öeldi, et istu, siis tähendab, istu . . ."

„Ravimeetod" osutus haruldaselt efektiivseks. Asi läks nii kaugele, et looder kahetses avalikult brigaadi ees oma käitumist ning palus pisarsilmil end tööle võtta, lubades ennast parandada.

Mahajäämus sadamates ähvardas veograafiku nurja ajada. Appi tuli sotsialistlik võistlus, mis hakkas Laadoga kallastel hoogsalt arenema, haarates tuhandeid inimesi. Vanad vilunud brigadirid abistasid uustulnukaid, andsid neile edasi oma teadmisi. Sadamasildadel pandi välja parimate laadijate pildid.

Võistlus algas Bolšaja Kobonas, kandudes seejärel Bolšoi Ossinovetsi sadamasildadele. Mõlemad sadamad sõlmisid lepingu ja võtsid vastastikku kohustusi. Transpordivalitsus asutas rändpunalipu, mis anti iga nädal kõige kõrgema tööviljakuse saavutanud brigaadile.

Efektiivse võitlusmeetodi soovitasid laadijatele kaubaveopraamide kiprid, kes olid seisuaja lühendamisest eluliselt huvitatud.

Pealtnäha sündis see juhuslikult.

Kord laaditi Bolšaja Kobonas üks viiesajatonnine praam väga kiiresti täis. Oleks võinud järvele sõita, kuid kipper Aleksei Ivanovitš Popov, vana hallipäine puldankuues mees, seisis rahulolematu näoga paigal.

„Rõõmustama peaksid, isake," ütlesid talle laadijad. „Näed, kui kiiresti tegime."

„Mis siin rõõmustada?" nurises kipper. „Teil läks siin libedasti, aitäh teile, jõuan aga Ossinovetsisse, jään seal seisma, kuni sakslane kohale lendab . . ."

Aleksei Ivanovitš rääkis tõtt. Sageli juhtus, et ühes sadamas jõuti praam täita väga kiiresti, kuid teises tuli tundide kaupa pikas järjekorras seista ja mitu pommirünnakut üle elada.

Bolšaja Kobona laadijad otsustasid oma seltsimeestele Bolšoi Ossinovetsis kirja kirjutada.

„Kallid sõbrad!" oli kirjas öeldud. „Laadisime selle praami kiiresti — 1 tunni ja 40 minutiga — Leningradi jaoks, eesliini võitlejate jaoks. Kutsume teid üles lossima see 3 tunniga. Mida kiiremini praam meie kaldale tagasi jõuab, seda rohkem me anname kangelaslikule Leningradile kaupa, seda kiiremini saavutame võidu. Loodame, et te meie palvet arvestate. Seltsimeheliku tervitusega!

Võitlejate ja komandöride nimel: medaliga „Vapruse eest" autasustatud V. Žukov, komandör Gubarjev, punaarmeelane — ordenikandja A. Fedotenko."

Vana kipper võttis meelsasti selle Bolšoi Ossinovetsi laadijatele määratud läkituse edasitoimetamise enda peale.

„Nüüd ei saa nad, kullakesed, minust enam lahti," ähvardas ta kirja kuue tasku pistes. „Küll ma neid sunnin kõik ära tegema . . ."

Varsti sai kirjavahetus kõige tavalisemaks sidepidamise vormiks mõlema Laadoga kalda vahel.

„Kas kiri ka tuleb?" küsisid kiprid teele asudes asjalikult. „Kirjutage tingimata, poisid, kirjaga kukub paremini välja . . ."

Transpordivalitsus kehtestas laadijatele kohustuslikud töönormid. Plaani ületamise eest rakendati premiaalsüsteemi. Sadamatevahelise sotsialistliku võistluse esimeseks saavutuseks oli see, et enamus laadijaid hakkas normi ületama.

Kuid sellega ei saanud veel rahulduda. Veoplaani veel ei täidetud, laevastiku tööseisakud neelasid endiselt liiga palju aega.

Tol ajal tekkiski laadijate hulgas massiline liikumine täita norm kahesajaprotsendiliselt. Nagu talvel autojuhtide algatus teha päevas kaks reisi võimaldas jäätrassi läbilaskevõimet kahekordselt suurendada, nii aitas ka see liikumine luua Laadoga sadamasildadel täieliku murrangu.

„Kahesajalisteks" nimetati laadijaid, kes täitsid vähemalt kaks normi vahetuses. Praktiliselt tähendas see, et inimene pidi oma turjal kandma üle kolmekümne tonni ehk peaaegu kaks tuhat puuda igasuguseid kandameid. Ja kui silmas pidada, et Laadoga laadijad polnud mingid vägilased, siis oli see väga suur koormus.

„Kahesajaliste" liikumise algatas brigadir Aleksei Fedotenko. See polnud enam see Fedotenko, kes alguses koos seltsimeestega metsa jooksis, kui hitlerlased Gostinopolje laole lähenesid,

hiljem aga häbenema hakkas, kohkunud inimesed kokku kogus ja nad vaenlase mürskudest hoolimata oma kohust täitma sundis. Aleksei Fedotenko võeti parteisse ja temast sai jaokomandör.

Fedotenko leidis sadamalaadijate töö organiseerimiseks uue meetodi. Jäätrassi aegu koosnesid laobrigaadid tavaliselt viiest inimesest. Fedotenko moodustas esimesena kaheksaliikmelise brigaadi.

Viieliikmelised brigaadid olid talvel väga otstarbekad. Veoautode peale- ja mahalaadimiseks oli viieliikmeline brigaad asendamatuks töö organiseerimise vormiks. Kuid sadamasildadel need ei õigustanud ennast. Viis inimest ei suutnud ühe paadi teenindamisega toime tulla, aga kui paadile pandi kaks viiemehelist brigaadi, siis jäid inimesed üksteisele paratamatult jalgu.

„Kahesajaliste" liikumine levis üllatava kiirusega mõlemal kaldal. Vaevalt möödus nädal ja juba mitte enam üksikud, vaid sajad laadijad hakkasid andma vahetuses kaks normi. See võimaldas järsult vähendada laevade seisuaega sadamates, veosekäive suurenes tunduvalt.

Rinde sõjanõukogu autasustas „kahesajaliste" liikumise algatajat Aleksei Fedotenkot Punatähe ordeniga.

Fedotenko sai ühe navigatsiooni jooksul kaks korda haavata, kuid ei läbenud kummalgi korral hospidalis lõplikku paranemist ära oodata ja ruttas tagasi tööle.

Viimane kord tuli ta hospidalist välja kepile toetudes ning andis ausõna, et ta ei hakka enne tööle, kui haav on kinni kasvanud, sest muidu oleks ta tagasi saadetud. Algas sadama järjekordne pommitamine. Aleksei Fedotenko ei pidanud vastu, viskas kepi minema ja tõttas kaupu päästma.

Eesrindlikele brigadiridele, kes olid nagu Fedotenko täielikult tööle andunud, oli pühendatud populaarne Laadoga laadijate laul. Seda lauldi viisil „Laiub avar meri".

Näe, palavik vaevas mind kogu öö
ja padi otsekui kuumusest praksus.
Ning hommikul tõustes — kas maha löö! —
ei jätkunud tööle minekuks jaksu.

Nii salaksi öelda: arste ei salli ma,
ent ihu on haige, no mis sa teed —
pean paluma tohtrit, et annaks pille ta,
ehk teevad ometi tervemaks need.

No arst nagu ikka: uuris ohtu, —
kaes keelt ja kuulas, jäi kosta tal:
peab võtma nii- ja naasugust rohtu
ning nädalaks ajaks — hospidal!

Ma ütlesin tänan ja lasksin jalga
ning tabasin sabast veel õiget hetke,
sest sadamas lotjade saatmine algas —
just organiseeriti varustusretke.

Brigaadiga tööle, ise haige? — mis sest!
Käed kärmelt ja kähku käia laske!
„Seal soldat," laususin, „ootab ivakest
ja patarei tõhusaid mürsulaste!"

„Hei, poisid," ütlesin, „aeg on nüüd
nii moona saata, et kuhjaga jätkuks,
et tõuseks fašistide hädahüüd,
et Hitler raevuhoos juukseid katkuks!"

Lood sedasi olid meie pool kandis!
Brigaadi kätes töö otsekui kees —
nii normikut kaks tema päevas andis.
Ja mina? — Terve kui kala vees!

„See laul on minu kohta!" lausus kord eesrindlik brigadir Morgunov.

Talle vastati:

„Kas ainult sina üksinda täidad kaks normi?"

Laadijad olid üle jõu käivast tööst ebainimlikult väsinud, ent puhata või haige olla loeti väärituks. Hospidali mindi üksnes äärmise vajaduse korral ja hiljem, kui sadamasillale tagasi tuldi, peeti ennast leningradlaste ees võlglaseks.

2

Oma „võlga" tasus ka kommunistlik noor Boriss Stalmahhov, keş töötas Bolšaja Kobonas laadijana.

Boriss Stalmahhov, tehase spartakiaadi tšempion kergejõustikus, oli lõbus, tervisest pakatav noormees, kes ei jätnud vahele ühtki tantsuõhtut. 1941. aasta juulis, Leningradi rahvaväediviiside formeerimisel läks ta koos venna Vassiliga vabatahtlikuna rindele. Poolteise kuu pärast sai ta ägedas lahingus Pulkovo all haavata, aga kaevikus tema kõrval lamanud Vassili tappis mürsukild.

Kaheksa kuu pärast, 1942. aasta kevadel, kirjutati Stalmahhov hospidalist välja. Endisest hea tervisega sportlasest oli järele jäänud vilets vari.

Borissi ähvardas täielik pimedaksjäämine. Arstid suutsid talle imekombel pisut silmavalgust säilitada. Kõik paistis talle nagu läbi ähmase loori.

Kelleltki midagi küsimata, oma pimedakepiga monotoonselt

asfaldil kobades sammus Stalmahhov Narva väravate poole, kus oli ta kodu. Ta otsis oma maja ja korterit. Kuid, oh häda, ta tuli liiga hilja: kõik ta omaksed — isa, ema ja kaks väikest õde — olid kohutavatel talvekuudel nälga surnud.

Suurest Stalmahhovite perekonnast oli ainult Boriss üksi ellu jäänud. Õhtuks jõudis ta hospidali tagasi. Ta nõudis, palus, mangus, et teda rindele saadetaks. Ta karjus, et ta on kõigest üheksateistkümneaastane, et arstid on arvatavasti eksinud ja et nägemine tuleb kindlasti tagasi.

Midagi ei aidanud. Borissile anti rajooni sõjakomissariaadis kätte pensioniraamat ja ta evakueeriti esimese haavatute ešeloniga „Suurele maale".

Kobonas jäi Stalmahhov ešelonist maha. Ta lootis veel leida tööd, mis ei erineks teenistusest rindel. Sel korral tal tõesti vedas, ta võeti Bolšaja Kobonas laadijaks.

Ükski hing ei aimanud, kui raske oli Borissil sadamasillal, eriti algul. Ja kuidas nad oleksid suutnudki seda aimata? Kõik nägid, et see kõhetu ühesilmaline noormees töötab püüdlikult, mitte sugugi halvemini kui teised. See rahuldas kõiki täielikult. Et ta aga oli tusane, sõnaaher ega naeratanud kordagi, ka see ei imestanud kedagi, sest oli siis tol raskel ajal selliseid noorukeid vähe?

Tehase treenerid ei ennustanud Borissile asjata hiilgavat sportlikku tulevikku. Tõsi küll, kuulsust temast ei saanud, kuid sportlase visadus andis ennast tunda. Stalmahhov sundis oma põduraks jäänud organismi mitte üksnes teiste, temast tervematega võrdselt pingutama, vaid veelgi kõvemini. Varsti täitis ta kaks normi, seejärel sai temast eesrindliku kaheksaliikmelise brigaadi brigadir.

Sügisel, ühel tormisel päeval, kui järvelt puhus kuuepalline tuul ja rasked lained vahetpidamata puust sillatalasid kõigutasid ning külmade pritsmetega üle puistasid, märkas brigadir Stalmahhov, et üks tema kaheksast mehest, vana Perevezentsev, libedatel randumissilla laudadel libises.

Juba kooliajal peeti Borissi heaks ujujaks. Pikemalt mõtlemata hüppas ta järve ja päästis Perevezentsevi.

Järgmisel päeval haigestus brigadir kopsupõletikku. Ta tuli tööle, kuid ei jaksanud midagi teha. Boriss saadeti kõrge palavikuga hospidali.

Kahe nädala pärast tuli ta veelgi süngemana sadamasse tagasi. Hiljuti oli tulnud sõjanõukogu käskkiri. Pataljonikomandör õnnitles soojalt Stalmahhovit Punatähe ordeni saamise puhul. Boriss kuulas ära tervituse, ütles, et ta teenib Nõukogude Liitu, ega naeratanud kordagi.

Hospidalis lamades arvestas Boriss kogu aeg, kui palju ta selle pealesunnitud jõudeoleku ajal Leningradile võlgu jääb. Kui ta tagasi jõudis, hakkas ta kõigepealt oma „võlga" tasuma.

Kuu lõpuks laadis Stalmahhovi kaheksast mehest koosnev brigaad peaaegu viissada tonni üle plaani.

Laadoga läänekaldal, Bolšoi Ossinovetsi sadamas, töötas niisama kuulus brigadir Aleksandr Dmitrijevitš Lopatkin, ehk nagu noored laadijad teda nimetasid — onu Saša.

Sadamasildade pommitamine oli tol ajal kogu sadamaelu needuseks. Harva oli päevi, kus polnud häiret ega järjekordseid ohvreid. Vaenlase rünnakud andsid end töö juures tugevasti tunda, eriti esialgu, kui inimestel puudus veel küllaldane lahinguline karastus.

Onu Saša oli kuulus oma haruldase, päevi näinud sõduri külmaverelisusega, keda ei saa segadusse ajada. Ikka juhtus nii, et vaevalt sai pommitamine alata, kui juba laadijate juurde ilmus brigadir.

„Kuhu te, kullakesed, lähete?" küsis ta laadijatelt rahulikult. „Ei, kullakesed, nii ei kõlba . . . Ta sinder just hirmutada tahabki, teie aga ärge hoolige . . ."

Ja „kullakesed" tulid töökohta tagasi, kuigi pommid kukkusid väga lähedale.

Onu Saša brigaad hakkas Bolšoi Ossinovetsis esimesena täitma kaks normi. Brigadir ei jäänud sellega veel rahule ja kirjutas ajalehele „Frontovoi Dorožnik" artikli, mis hiljem trükiti eri lendlehena ning mida Laadogal tunti „Seltsimehe kirja" nime all.

Selles kirjas jutustas onu Saša lihtsalt ja siiralt, kuidas temast, elupõlisest sulasest sai eesrindliku kolhoosi esimees, kuidas ta elu säästmata võitles Esimeses maailmasõjas, kui nõukogude võimugi veel olemas ei olnud, ja kuidas tema saab aru oma kohusest kodumaa vastu Isamaasõjas, kui ta tervise pärast on Laadogal, s. o. rinde tagalas.

Kirja lõpul tegi ta etteheiteid neile laadijatele, kes ei täida veel kaht normi päevas. „Häbi, kallid seltsimehed. Olete terved ja noored, aga ei tööta kõigest jõust. Olete vist unustanud, et teenite oma rahvast. Ei, kullakesed, säärasel ajal ei maksa ennast hoida, enne tuleb fašistid puruks lüüa."

„Seltsimehe kiri" tõi „kahesajaliste" liikumisele väga palju kasu. Seda loeti ette soldatite muldonnides ja kleebiti lendlehena sadamasildadele.

Enne navigatsiooni lõppu sai onu Saša koos teiste eesrindlike sadamatöölistega valitsuse autasu — Punatähe ordeni. Ordenit vastu võttes läksid vana soldati silmad märjaks, ta tahtis midagi öelda, kuid ei saanud sõna suust ja lõi vaid lootusetult käega.

Järgmisel päeval täitis Aleksandr Dmitrijevitš Lopatkini kaheksast mehest koosnev brigaad normi kahesaja kaheksakümne protsendiliselt.

Maa väärselt hindas igat meie meest
töö, vapruse ja tubliduse eest.
Nii rindel: „Taganeda mitte sammu!"
ja meil: „Tonn paras mõõtma meherammu!"

Selle värsiga tervitas ajaleht „Frontovoi Dorožnik" uut Laadoga ordenikandjate salka, keda autasustati silmapaistvate töövõitude eest.

Mitte tonnigi vähem! — see oli Laadoga laadijate võitlusloosung, mis aitas vedusid suurendada.

Juulis veeti üle järve viisteist tuhat tonni rohkem kui juunis. Augustis kakskümmend tuhat tonni rohkem kui juulis. Loosung mõjus, loosung muutus kuulsusrikasteks tegudeks.

Iseäranis kasvasid veod oktoobris, õelate tormide ajal. Leningrad sai oktoobris sada viiskümmend tuhat tonni varustust, peaaegu poole sellest, mida andis jäätrass linnale viie kuu jooksul.

Leningradi rinne tegi tol ajal ettevalmistusi fašistide blokaadi läbimurdmiseks. Ka Laadoga töötajad andsid oma panuse sellesse suurde üritusse.

Sadamalaadija elukutse pole kerge. Laadoga rindesadamates oli see pealegi väga ohtlik, iga sadamasild nõretas tööliste higist ja verest.

Alatine surmaoht karastas laadijaid. Keegi ei püüdnud Laadogalt põgeneda, keegi ei otsinud kergemat ega rahulikumat elu.

Sadamasildadelt mindi ainult rindele, tegevväeosadesse. See tähendas, et inimene on jälle riviteenistuseks kõlblik. Pärast lahkumist, sattunud Jam-Ižora või Puškini alla eesliinile kaevikutesse, ei suudetud Laadogale mahajäänud sõpru kaua unustada.

Jakov Jasjuk töötas Morje abajas kõigest mõne kuu ja saadeti siis rindele. Varsti said sadamatöölised miinipildur Jasjukilt kirja.

„Tahan võiduni võidelda ja võiduga koju tagasi tulla," kirjutas ta seltsimeestele. „Tahan veel teile kõigile kinnitada, et sellesse lõiku, kus asun mina, ei astu iialgi ühegi räpase fašisti jalg, aga kui astub, siis jääb ka igaveseks samasse paika! Tahaksin veel kord teiega kohtuda, kallid sõbrad, kõike meelde tuletada ja laulda meie laulu „Ah Laadoga, kallis Laadoga!". Kuid nüüd on see esialgu võimatu. Mind huvitab veel, kelle käes on praegu punalipp ja mis meie roodus uudist on. Kirjutage, ärge unustage! Lahingutervitustega, teie seltsimees Jasjuk."

Miinipildurile muidugi vastati ning jutustati üksikasjalikult kõigist Morje abaja viimastest uudistest.

Leningradi rinde tegevväeosadest, kus võitlesid endised Laadoga laadijad, tuli sadamatesse palju selliseid kirju.

Jälgides Laadoga järvel töötajate tegevust ja vaadeldes nende kuulsusrikkaid tegusid, võis näha palju õpetlikku ja huvitavat.

Tolleaegse Laadoga igapäevases elus oli võib-olla kõige haruldasemaks nähtuseks kuulus Leningradi kommunistlike noorte söepataljon.

See neidudepataljon ei saanud kuulsaks ja tuntuks mitte kohe. Tõtt öelda suhtuti Laadogal neisse tütarlastesse, kes olid tulnud sütt laadima, esialgu üsnagi umbusklikult. „Lollus, sellest ei tule midagi mõistlikku välja," rääkisid skeptikud. „Niikuinii tuleb meeste brigaadid panna sütt laadima." Leningradi kommunistlikud noored paistsid liiga hapravõitu! Kudujad, arveametnikud, pesuõmblejad, müüjannad, trammikonduktorid saabusid Laadogale komsomoliorganisatsioonide üleskutsel. Neist said vabatahtlikult laadijad-võitlejad. Kas jätkub neil jõudu selleks tööks? Näib, et nad ei pea vastu . . .

Varsti olid skeptikud sunnitud vaikima. Kui visadeks ja sitketeks osutusid need pealtnäha abitud Leningradi neiud! Vaevalt kõlas signaal, kui nad juba tormasid söepunkrite juurde. Igal ajal, igasuguse ilmaga. Nad töötasid nii, et mitte iga mees poleks nende vastu saanud. Tõsi küll, pärast seda vajusid nad nagu niidetult maha, nutsid, kurtsid oma kibedat saatust, pomisesid läbi pisarate, et nad kindlasti põgenevad Laadogalt. Kuid tarvitses vaid uuel praamil saabuda, ja kõik algas otsast peale.

Kui esimest korda tööle hakati, korraldati pataljonis üldkoosolek. Sõna võttis Frosja Mihhailova, karusnahatöö meister vabrikust „Rot-front".

„Räägime avameelselt, tüdrukud," ütles Frosja vaikseks jäänud koosolekule. „Kes arvas, et me tantsupeole tulime, see eksis rängasti. Töö on raske, see on fakt. Kogu päev söetolmu sees, normi ei jõua kuidagi täita, aga praamid aina tulevad ja tulevad, neil pole aega oodata . . . Kuid me teame, kui vajalik on Leningradile süsi. Süsi — see on soe tuba, elektrienergia tehastes. Ja mis seal rääkida, süsi on elu ise. Nii et otsustage kohe, kes tunneb, et ta hakkama ei saa, sõitku ausalt tagasi . . ."

Kümmekond inimest tuli tõepoolest Leningradi tagasi komandeerida. Nende hulka pidi peaaegu sattuma ka Saša Krõlova, kommunistlik noor samast „Rot-frondi" vabrikust. Arst tahtis Saša koju saata, ta oli isegi teistega võrreldes liiga kõhn ja kurnatud.

Sanitaarüksusest väljudes suundus Krõlova otsekohe pataljonikomandöri juurde. Seletas, et ta ei taha Leningradi tagasi minna, et ta tuleb niisama hästi toime kui kõik teisedki tüdrukud, ja hakkas nutma.

„Ärge saatke mind ära," vannutas Saša läbi pisarate. „Ma saan hakkama, töötan hästi . . ."

Pataljonikomandör tühistas arsti korralduse ega kahetsenud seda kunagi. Saša Krõlova oli tubli töötaja. Temast sai üks esimesi „kahesajalisi", hiljem edutati ta brigadiriks.

Söevedu kasvas kuust kuusse. Leningradile adresseeritud söeešelonid tulid kaugest Karagandast. Laadogal ei jätkunud praame, mis oleksid kohandatud söeveoks, ja pataljon oli sunnitud ööpäeva-ringselt tööle asuma. Igal ajal, nii päeval kui öösel võis tühi praam läänekaldalt kohale jõuda.

Kommunistlikud noored ei lasknud end oodata. Ükskord tormi ajal laadisid nad ennetähtaegselt mitu viiesajatonnist praami, milleks neil tuli töötada kakskümmend kuus tundi järgemööda. Teine kord algas töö ajal õhurünnak. Hitlerlaste lennukid ilmusid öösel ja hakkasid metoodiliselt üht sadamasilda teise järel pommitama. Sütt laadivate neidude segadus ei kestnud kaua. Nad pöördusid praamile tagasi ning lõpetasid laadimise vaenlase tule all.

Ühe niisuguse hoogtöö ajal peatas pataljonikomandöri Ksenia Martõnova, parimä kaheksast neiust koosneva brigaadi brigadir. Ta palus terveks ööpäevaks puhkust. Vabandataval isiklikul põhjusel.

Pataljonikomandör ei olnud maganud kaks ööd.

„Isiklik põhjus?" salvas ta pahuralt. „Kas kodus lapsed nutavad ega jõua ema ära oodata?"

„Jah, lapsed," punastas Martõnova. „Palun väga lubada . . ."

Pataljonikomandör sai pahaseks. Ägestudes ütles ta Martõnovale nii mõnegi sõna selle kohta, mis tähendab sõjaväeline distsipliin ja milles seisab söepataljoni võitlejate kohus. Mis aga puutub naiivsesse väljamõeldisse laste kohta, siis ärgu Martõnova lootku, et ta pataljonikomandöri petta saab.

Ksenia silmad valgusid vett täis. Ta pööras järsult ringi ja jooksis söepunkrite juurde.

Pataljonikomandör saatis teda silmadega ning läks ise staabi muldonni. Ta ei olnud endaga rahul. Näe milleni viib distsipliini nõrgendamine. Vaata missugune see Martõnova on! Paistis vaikne, tagasihoidlik, oli igas asjas teistele neidudele eeskujuks . . . ning äkki — lase teda terveks ööpäevaks puhkusele! Oleks siis või mõistlikuma põhjusegi välja mõelnud.

Pataljonikomandöri mõtisklused katkestas energiline koputus.

Pataljoni komsorg Frosja Mihhailova asus nagu alati ilma pikkade sissejuhatusteta otse asja juurde:

„Kukkus halvasti välja, Ksenia nutab . . ."

Pataljonikomandör pidas oma komsorgist väga lugu. Arvatavasti sellepärast ta vastaski leplikult:

„Nutab, ja jätab järele."

„Talle tuleks puhkust anda," jätkas Frosja resoluutselt. „Peate isegi aru saama, et põhjus on ikkagi vabandatav."

Pataljonikomandöri leplikkus kadus korrapealt.

„Kuidas vabandatav? Te ei taha ometi öelda, et Martõnoval on laps?"

„Aga kuidas siis?" imestas Frosja. „On, ja mitte ainult üks!"

„Mitu siis?"

„Kaksteist poissi ja seitseteist tüdrukut, seltsimees pataljonikomandör. Kas ta teile ise ei kõnelnud?"

Raske öelda, millega see jutuajamine oleks lõppenud, kui komsorg poleks tõtanud pataljonikomandörile seletama, kust Ksenia Martõnova need lapsed sai.

Meie päevil paistab see lugu võib-olla imelikuna ja uskumatuna, kuid tol ajal, Leningradi blokaaditalvel oli see päris tavaline.

See juhtus nii.

Nagu paljud tema sõbrataridki, astus Ksenia kohe pärast sõja algust Punase Risti liikmeks. Punase Risti liikmed abistasid hospidalides ja haiglates, külastasid rindele läinud punaarmeelaste perekondi, valvasid majade katustel, puistasid sakslaste süütepommidele liiva.

Punase Risti salk, kuhu kuulus Ksenia Martõnova, viidi novembri lõpul kasarmuolukorda. Kseniale anti suur grupp elumaju. Hommikul kella seitsmest kuni poole ööni käis ta korterist korterisse, õlal presentkott arstimitega.

Tööd jätkus. Ühele oli tarvis leib välja osta, sest inimene oli nii nõrgaks jäänud, et ei jaksanud voodist tõusta, teisele jäakülmas toas ahju kütta, kasutades selleks mõnda plangust murtud lauda või vanu köögitaburette, mõnega aga — lihtsalt sõbralikult vestelda, teda julgustada ja naeratama panna, et ta koguks end ja tõuseks üles. „Sa oled meil lihtsalt kaitseingli asemel," ütles kord jalutu majandusjuhataja Kseniale tõemeeli.

Kord juhtus, et suure maja kortereid läbi käies sattus Ksenia neljanda korruse korteris läve ääres lebavale noore naise laibale. Esikusse sisenedes pidi Ksenia sellele peaaegu peale astuma. Naine oli kukkunud näoli, käed välja sirutatud, just nagu inimesi oma viimsel tunnil appi kutsudes.

„Kas siin on kedagi?" küsis Ksenia kohkunud häälega.

Talle ei vastatud. Ainult metronoom tiksus vaevalt kuuldavalt ühes toas.

Ksenia oleks tahtnud sellest tühjast, väljasurnud korterist kähku põgeneda, oleks tahtnud südantängistavast jubedusest karjuda, nagu karjuvad lapsed öösel halba und nähes. Aga ta sai endast võitu, mõistes, et põgeneda ei tohi, sest põgenemine oleks ebaaus, kuni pole kindel, et keegi siin abi ei vaja.

Ta sammus mööda pikka koridori edasi, süüdates väriseva käega tikke. Köögis, jahtunud pliidi kõrval lamas teki sisse mähitud laps. Ksenia ruttas tema juurde, lükkas vatiteki serva kõrvale ja surus kõrva lapse külma näo vastu.

Elus! Hingab veel!

Ksenia ei mäletanud hästi, kuidas ta oma leidu vastu rinda surudes mööda kõmisevat treppi jooksis, kuidas ta ühiselamus vett soojendas ja last leivaraasukestest keedetud vedela pudiga söötis.

Hommikul viis ta lapse rinnalastekodusse.

„Poisi perekonnanimi?" tundis valvur huvi, kui ta oli selle loo ära kuulanud.

„Ei tea . . ."

Valvur mõtles ja naeratas siis väsinult:

„Mis siis ikka, kirjutame teie nimele. Vastu ei ole?"

Sellest see algaski.

Ksenia leidis talve jooksul kolmkümmend vanemateta last ning viis need rinnalastekodusse. Ta korjas neid tänavalt, tühjadest külmadest korteritest, leivapoodide juurest järjekordadest. Sageli ei õnnestunud tal nende orbude perekonnanime teada saada ja siis said neist Martõnovid.

„Neil päevil sai Ksenia rinnalastekodu juhatajalt kirja," lõpetas pataljoni komsorg oma jutustuse. „Homme hommikul viiakse kõik tema leidlapsed tagalasse, ta tahab väga nendega jumalaga jätta."

Pataljonikomandör oli tõtt öelda hämmastunud. Algul tahtis ta Mihhailova kaudu öelda, et Ksenia sõidaks oma isiklikes asjus, siis aga mõtles ümber ning läks ise tema juurde sadamasillale.

„See lugu kukkus pahasti välja," ütles pataljonikomandör. „Ärge enam viivitage, sõitke minu autoga . . ."

4

Kaugest Karagandast saabunud süsi, mida neidudepataljoni võitlejad sissepiiratud linnale laadisid, oli Leningradi tööstuse leib. Ikka oli seda „leiba" vähe, et rahuldada kõiki Leningradi küttevajadusi.

Peale söe oli kaitsevajadusteks tarvis tuhandeid tonne bensiini, masuuti, naftat.

Talvekuudel toimetati kütteõli läänekaldale mööda jäätrassi autotsisternidel. Leningrad ja rinne olid tol ajal bensiini osas näljanormil, elasid kuidagimoodi peost suhu mitmesuguste aseainete varal, nagu männiekstrakt.

Suve saabudes muutus isegi see näljanorm praktiliselt kättesaamatuks. Laadogal polnud spetsiaalset tanklaevastikku, kuid bensiini vaatidesse valada ning tavalistel praamidel vedada oli äärmiselt tülikas.

Kuidas organiseerida vedelkütuse toimetamist Leningradi? See küsimus tekitas kaitse juhtidele tõsist muret. Kui pole kütteõli, ei saa lennukid õhku tõusta, autotransport vaibub, tankid seisavad kasutult.

Otsustati ehitada Laadogale veealune naftajuhe. Teist väljapääsu polnud.

Tehnika ajalugu tunneb kaugelt pikemate veealuste transpordimagistraalide ehitamist kui Laadoga naftajuhe. Kuid selliseid ehitustöid pole sooritatud rindeolukorras, vaenlase positsioonide vahetus läheduses.

Laadoga naftajuhtme rajajate ette kerkis palju peamurdmist nõudvaid küsimusi, mis esimesel silmapilgul paistsid täiesti lahendamatutena. Kõigepealt polnud selge, kust võtta blokaaditingimustes torusid. Teiseks oli vaja tagada kõigi ehitustööde absoluutne saladus, sest kui vaenlane leningradlaste plaanist aimu saab, siis pole tal kuigi raske neid töid nurja ajada. Ja lõpuks oli kõige keerulisem see, et naftajuhe tuli ehitada fantastiliselt lühikese ajaga.

Sissepiiratud Leningradi insenerid ja teadlased näitasid ka sel korral oma ammendamatut leidurikunsti ning võitsid edukalt kõik takistused.

Ja kui toredasti nad veel sellega hakkama said!

Rinde sõjanõukogu moodustas kevadel spetsiaalse ehitusorganisatsiooni. Paralleelselt projekteerimisega algas naftajuhtme trassi uurimine.

Mais kinnitas Riiklik Kaitsekomitee projekti. Laadoga veealune naftajuhe kavatseti ehitada sinna, kus vahemaa oli kõige lühem. Kahekümne viie kilomeetri pikkune juhe pidi algama Schlüsselburgi lahe idakaldalt Karedži neemelt ning ulatuma läänekaldal Ladožskoje Ozero raudteejaamani. Naftajuhtme ööpäevaseks läbilaskevõimeks arvestati kolmsada viiskümmend tonni.

Selle julge projekti eelised ei tekitanud mingit kahtlust. Naftajuhe võis töötada igal aastaajal ja igasuguse ilmaga, sõltumata Laadoga järve tormidest või jää olukorrast. Sealjuures oli ta vaenlasele kättesaamatu, kuna ta asus järve põhjas. Ka oli naftajuhtme ekspluateerimine palju odavam kui mistahes muu kütteõli trasportimise moodus.

Niisama käegakatsutavad olid igaühele ka ehituse raskused, eeskätt muidugi tähtajad.

Riiklik Kaitsekomitee kohustas Laadoga naftajuhtme ekspluatatsiooni andma hiljemalt 20. juunil. Leningrad ei saanud eksisteerida ilma kütteõlita, ehitustöödega venitamine ohustas kaitse

huvisid. Teiste sõnadega, tööks, millele oleks kehtivate tehniliste normide järgi kulunud pool aastat, anti aega poolteist kuud.

Laadoga ei olnud veel jääst päris vaba, kui tuukrid juba mõlemalt kaldalt tööd alustasid. Nad pidid mõne päevaga tulevase naftajuhtme trassi läbi uurima ja selle veealustest kividest puhastama.

Tuukrite ülesanne oli raske.

Järve vesi oli talumatult külm. Ja siiski tuli tuukrite veepinnale tõusmist piirata, et mitte vaenlase lennuväe tähelepanu äratada. Töötada säärases vees isegi pool tundi oli juba kangelastegu. Eriotstarbeliste Veealuste Tööde Ekspeditsiooni tuukrid jäid Laadoga põhja sageli terveks tunniks ja kauemakski.

Mai lõpul, üheaegselt laevaliikluse avamisega, algas ka naftajuhtme järve põhja panemine. Torud monteeriti rannas kokku kahesajameetristeks sektsioonideks. Enne paigaldamist kontrolliti neid hoolikalt surve all, et nad vett läbi ei laseks.

Ehitajate kollektiiv töötas ise välja torude kokkumonteerimise ning laialivedamise tehnoloogia. Tavalised normid Laadogal ei kõlvanud. Peamine seisnes siin selles, et vaenlast petta. Kui taevasse ilmus luurelennuk, lõpetati otsekohe töö.

Ettevaatuse pärast viidi valmis ja kontrollitud sektsioonid järvele öösiti. Käsivintside abil paigutati nad spetsiaalselt sisustatud praamile ning saadeti pimeduse saabudes trassile.

Nädal enne graafikus märgitud tähtaega olid torud paigaldatud. Tuukrid vaatasid naftajuhtme viimast korda üle ja kontrollisid ühenduskohtade tugevust.

Seejärel saabus aeg proovi teha. Kas andsid end nüüd viimaste päevade pingutused tunda või ütlesid närvid üles, kuid järsku valdas kõiki käikulaskmisperioodi palavik. Inimesed olid erutatud ja närvilised. Tarvitses vaid kuskilt natuke läbi lasta — ja kõik tuleb otsast peale ümber teha.

Õnneks olid proovi tulemused suurepärased, naftajuhe töötas laitmatult.

19. juunil 1942, päev enne valitsuse poolt antud tähtaega, sai Leningrad esimesed kolmsada viiskümmend tonni aviobensiini. Linna kaitse juhtidele nii palju muret tekitanud küsimus oli päevakorrast alatiseks maha võetud. Linn ja rinne hakkasid nüüd piisavalt iga liiki vedelkütust saama.

Huvitav on märkida, et Laadoga naftajuhtme ehitamine jäigi vaenlase luurajatele absoluutselt saladuseks. Sealjuures toimus kogu töö otse hitlerlaste nina all, nende vaatluspostidest seitsme kilomeetri kaugusel.

Neljatollised torud, milleta naftajuhtme ehitamine oleks olnud võimatu, leiti saksa eelpositsioonide lähedalt: ehitajad vedasid need Ižorski tehasest, kuigi selle tööstushiiglase tsehhid asusid vaenlase miini- ja kuulipildujate tule all.

On kerge kujutleda, kui tulivihane oleks olnud kindraloberst Küchler, kui ta oleks neid üksikasju teada saanud. Ent Küchler ei saanud neid iialgi teada: „Nordi" staap ei aimanud naftajuhtmest midagi. Kust Leningradi kaitsjad oma tankidele ja lennukitele kütust võtavad, see jäigi vaenlasele mõistatuseks.

5

Meeleheitlikud jaanuaripäevad, kui sissepiiratud linnas toodeti nii vähe elektrienergiat, et see ähvardas katastroofiga, olid jäänud seljataha. Energeetikud töötasid järjest paremini ning enesekindlamalt, suurendasid võimsust ja lasksid käiku uusi agregaate.

Kuid elektrienergiat ei jätkunud ikkagi. Tööstuse vajadusi rahuldati nõrgalt, endiselt piirati elanikkonna elutarbelisi vajadusi.

Edukas naftajuhtme ehitamine Laadogale viis veel ühele hulljulgele tehnilisele ideele. Õieti öelda sündis see idee juba 1941. aasta lõpul, kohe pärast vaenlase Tihvini grupeeringu purustamist, kuid praktiliselt sai selle teostamine võimalikuks alles aasta pärast.

Idee oli niihästi hulljulge kui ka äärmiselt kütkestav.

GOELRO plaani esimene suurehitus — V. I. Lenini nimeline Volhovi hüdroelektrijaam — sattus pärast seda, kui fašistid olid Volhovi juurde läbi murdnud, 1941. aasta septembri keskpaiku surmaohtu. Vaenlasel õnnestus nii lähedale tungida, et kuulus hüdroelektrijaam jäi tugeva miinipildujatule tsooni.

Taanduvate väeosade sapöörid tegid ettevalmistusi Volhovi hüdroelektrijaama õhkulaskmiseks.

Tamm ja ka elektrijaama hoone olid mineeritud. Rinde sõjanõukogu otsuse kohaselt oli viiekümne neljanda armee juhataja kindralmajor I. I. Fedjuninski isiklikult vastutav selle eest, et Volhovi hüdroelektrijaam ei satuks mingil tingimusel tervelt vaenlase kätte.

Läheduses käisid lahingud. Vaenlane tungis peale piki Volhovi jõge, vallutades ühe asustatud punkti teise järel. Algul olid tema eelväed hüdroelektrijaamast kümne, hiljem viie kilomeetri kaugusel.

Kõik oli õhkulaskmiseks valmis. Üks sõna armee juhatajalt, ja maailmakuulus hüdroelektrijaam oleks õhku lennanud. Kuid Fedjuninski ei rutanud. Armee juhataja oli võidus kindel, ta uskus, et ülbe vaenlase grupeering peatselt purustatakse. Ta tahtis Volhovi hüdroelektrijaama hävitamisest päästa.

Detsembri algul peatasid Fedjuninski vägede võimsad vastu-

löögid fašistide pealetungi, mõne päeva pärast aga kihutasid vaenlase Volhovi alt minema.

Sõjaväe sapöörid demineerisid hüdroelektrijaama suurima rõõmuga. Leningradist sõitsid Volhovisse kõrge kvalifikatsiooniga monteerijate brigaadid, kellele oli tehtud ülesandeks jaam käiku lasta. Osa turbiine, mis olid tagalasse evakueeritud, toodi poolelt teelt tagasi. Volhovis kees taastamistöö.

1942. aasta suvel hakkas Volhovi hüdroelektrijaam voolu andma. Kui kõrgepingeliin, mis jaama Leningradiga ühendas, poleks vaenlase kontrolli all olnud, oleks Volhovi energia võinud juba augustikuus Leningradi tööstust toita. Kahjuks ei saanud sellega arvestada: kõrgepingeliin läks läbi rindejoone.

Siis otsustatigi ehitada veealune kaabel, mis suudaks blokaadirõngast hoolimata linna Volhovi energiaga varustada.

Leningradi energeetikud mõistsid, et neid ootab palju raskusi.

Alustagem kas või sellest, et Volhovi energia ülekandeliinil tuli rakendada mittestandardseid pingeid, muidu ei oleks midagi välja tulnud. Veealune kaabel ehitati kümnele kilovoldile, õhuliinid — kuuekümnele kilovoldile. See oli omakorda põhjuseks, et kõik peamised ehitustöö tehnilised probleemid — transformaatorite skeemid, liini isolatsioon ja aparatuur, maandamine, kaitsereleed — tuli lahendada uut moodi.

Ülekandeliini kogupikkus oli projekti järgi sada kakskümmend seitse kilomeetrit. Sellest oli kakskümmend kolm kilomeetrit kaabelliini, mis läks mööda Laadoga järve põhja.

Sellise ülekandeliini ehitamiseks oleks vaja vähemalt kuus kuud, ja sedagi siis, kui kõik vajalikud materjalid on olemas. Leningradi energeetikute käsutuses oli aga kõigest kaks kuud.

Laadoga ülekandeliin tuli iga hinna eest enne talve tulekut käiku lasta. Leningradlastele, kes olid sissepiiratud linnas esimese blokaaditalve mööda saatnud, ei olnud vaja olulisi selgitusi, miks Volhovi energia peab enne talvekülmasid Leningradi jõudma. Nad olid tol unustamatul talvel liiga palju kannatanud, et neile oleks vaja veel seda selgitada.

Ehitajatel oli veel üks suur mure. Materjali, eriti kaablit, ei olnud väljastpoolt loota. Kõik, mis ehituseks vaja, tuli leida kohapealt, Leningradi sisemiste reservide arvel.

Kõige raskem oli kaabliga. Selle tootmine tuli spetsiaalselt organiseerida ühes tehases, mis oli peaaegu iga päev vaenlase suurtükitule all.

Ülekandeliini ehitamine algas 7. augustil. Seda tehti voolumeetodil. Ülekandeliini projekteerimine, trasseerimine ja ehitamine käis korraga. Trasseerijate kannul liikusid töölised, kes kandemaste ehitasid ja ehitusmaterjali mööda trassi laiali vedasid. Tööliste järel tulid monteerijad.

8. augustil määrati kindlaks kalda-alajaamade asukohad: idakaldal liivase neeme lähedal ja läänekaldal Kokkorevo küla all.

9. augustil alustasid järvel tööd hüdrograafid ja tuukrid — nad pidid märkima kõige lühema trassi veealuse kaabli jaoks. Schlüsselburgi lahe põhi on täis karisid ning kive, kuid ehitajad vajasid siledat põhja. Pealegi tuli kaabel panna nii, et see naftajuhet ei kahjustaks. Hüdrograafid ja tuukrid töötasid puhkamata ning trass märgiti kolme päevaga.

Idakalda õhuliini ehitustööde ülemaks määrati insener Sevastjanov. Läänekalda ehitustöid juhtis Leningradi Energia kõrgepingevõrgu peainsener Naumovski.

„Ida" ja „Lääs" alustasid viivitamata tööd. Koostati ööpäeva graafikud. Mullatöölised, puuraiujad, traktoristid ja monteerijad arendasid sotsialistlikku võistlust ehitustööde ennetähtaegse lõpetamise eest.

Peamiseks raskuseks oli muidugi Volhovi elektrienergia ülekandeliini veealune kaabel.

Kaabel, mis pannakse järve põhja, on väga kapriisne. Ta ei kannata põrutusi, murdmist ega painutamist. Vähimgi tehnilistest eeskirjadest kõrvalekaldumine võib ta isolatsiooni rikkuda. Mitte ilmaaegu ei nõua instruktsioon, et kaablit panek toimuks kindlasti vaikse ilmaga, kui tuul pole üle kahe palli.

Laadogal, pealegi sügisel, ei saa tuulevaiksetest ilmadest juttugi olla. Kõlbmatuks osutus ka enne sõda korduvalt proovitud kaablipanemise meetod ujuki abil, kusjuures veealused ühendusmuhvid monteeritakse. Selle meetodi järgi talitades oleks tulnud kaabel põhja lasta tükkhaaval, iga osa kolmsada-nelisada meetrit pikk. Selleks oleks olnud vaja kümneid spetsiaalselt sisustatud ujukeid ja puksiire. Pealegi oleksid kõik need laevad pidanud viibima vaenlase vaatluspostide silme all. Teiste sõnadega, selle tagajärge oleks võinud juba ette öelda: vaevalt jõuab ujukite flotill järvele, kui ta juba otsesihtimisega põhja lastakse.

Ehitajaid võis aidata ainult novaatorlik lahendus. Just niisugust lahendust pakkus insener Ježov, kes oli määratud kaablipanemisega seotud tööde ülemaks.

Kui kaablipanemine oli tükkhaaval võimatu, siis tuleb see paigaldada ühekorraga, soovitav ühe ööga. Vaevalt suudab siis ka vaenlane tööd takistada.

Ježov soovitas kogu kaabli ettevalmistamise organiseerida kaldal. Spetsiaalselt sisustati kaks mahukat praami, kus toimus kaabli eelnev monteerimine kõigi tema ühendusmuhvidega. Iga praam justkui „laadis ennast" kaabliga.

Tõsi küll, „laadimine" nõudis kaldal hoolsat tööd, kuid selle eest võideti aega järvel. Mõlemad kaabliga praamid valisid suh-

teliselt vaikse ilma ning väljusid öösel teineteisele vastu. Ja hommikuks oli ülekandeliin järve põhja lastud.

23. septembril 1942, kaks päeva enne Riikliku Kaitsekomitee poolt määratud tähtaega, andis Laadoga ülekandeliin linnale esimest korda voolu.

Lenini-nimeline Volhovi hüdroelektrijaam astus ammu enne blokaadi läbimurdmist Leningradi energiasüsteemi töötavate elektrijaamade rivisse.

NELJATEISTKÜMNES PEATÜKK

1

Võitlus Laadoga pärast ei vaibunud kunagi.

1942. aasta sügisel avaldas Nõukogude Informbüroo teadaande, mis äratas kogu meie maal jälle huvi Leningradi „elu tee" sündmuste vastu.

„22. oktoobril," öeldi Nõukogude Informbüroo teadaandes, „püüdsid ligi 30 vaenlase dessantlaeva ja kaatrit lennukite kaitse all ühele meie Laadoga järve saarele dessanti teha. Saare garnison ja meie Punalipulise Balti mere Laevastiku laevad ning lennukid purustasid vaenlase dessandi. Lahingus hävitati 16 vaenlase dessantlaeva ja võeti vangi üks laev. Dessandi piirkonnas toimunud õhulahingutes tulistati alla 15 vaenlase lennukit. Meie laevad kaotusi ei kandnud."

Saar, mille pärast puhkes võitlus, kujutas endast kivist ja elutut maalapikest Schlüsselburgi lahe kaguosas. Ta kandis pisut imelikku nime — Suhho saar.

Viiesaja Laadoga järve saare hulgas on see üks väiksemaid. Kogu tema pindala ulatub vaevalt üle kahesaja viiekümne ruutmeetri. Peale vana majaka, mis ehitati juba Peetri ajal, muid ehitusi saarel ei ole.

Kindraloberst Küchleril olid selle maalapikese vallutamiseks kaaluvad põhjused: kui ta oleks saanud saare enda valdusesse, oleks ta võinud Laadoga laevaliikluse täiesti katkestada ning Leningradi välismaailmast jälle ära lõigata. Kui fašistlikul väejuhatusel oleks õnnestunud oma hoolikalt ettevalmistatud plaani läbi viia, poleks enam ükski karavan Laadoga ida- ega läänekaldale pääsenud.

Vaenlase operatsiooni ebaõnnestumine Suhho saarel oli nagu kulminatsioonipunktiks kauakestvas võitluses Laadoga ühendustee pärast. Sadamasildade massilised pommitamised, sagedased rünnakud laevade karavanidele avajärvel, lõpuks katse vallutada Suhho — selliste vahenditega püüdis vaenlane oma eesmärgile jõuda, sulgeda leningradlastele Laadoga. Kõik need vahendid osutusid kõlbmatuks, sest nad põrkasid nõukogude inimeste mehisuse ja visaduse vastu.

Suhho garnisoni elu oli üksluine ja monotoonne, ikka sama päevakava. Kusagil mujal käisid verised lahingud, sooritati surematuid kangelastegusid, sündisid ja hukkusid sangarid, kuid tibatillukese saare garnison oli ikka ainult argipäevases vahiteenistuses.

Päevad olid niivõrd üksteise sarnased, et nende vahel oli võimatu vahet teha. Hommik algas äratusega, seejärel harjutasid toimkonnad oma suurtükkide juures, „avades" tule kujutletava vaenlase pihta, või uuendasid oma tulepositsiooni maskeeringut.

Mõningat vaheldust pakkusid selles üksluises elus sidekaatrid, mis tõid värskeid ajalehti ja posti. Kaatrile jooksid vastu kõik, kes olid teenistustoimkondadest vabad, ja ajaarvestust peeti siin mitte kesköösti kesköösni, nagu igal pool mujal, vaid kaatrist kaatrini.

Kui fašistide pommitajad, mustad ristid tiibadel, poleks iga päev Suhho kohal lennanud ja „merekütt" kogu aeg järvel saare lähiseid kaitsnud, oleks võinud arvata, et sõda on siit sadu kilomeetreid kaugel ning et see unustatud maalapike ei huvita kedagi.

Mõnigi võitleja, kes ihkas nagu noored ikka sündmuste keerises olla, tüdines garnisonielu üksluisusest ja hakkas vabal ajal ülemusele pikki raporteid kirjutama: „Palun mind ükskõik missugusesse rindelõiku tegevväeossa üle viia."

Kahurite komandörid võtsid need raportid alluvatelt vastu ja viisid peavanem Martõnovi kätte. See kehitas skeptiliselt õlgu ning andis need edasi saare komandandile.

Saare komandant vanemleitnant Ivan Konstantinovitš Gussev ei olnud teistest võitlejatest kuigi palju vanem. Gussev oli alati viisakas, täpne, ei tõstnud kunagi häält, aga peamine — ta oli raudse loogikaga.

„Järelikult tahate tegevväeossa minna?" küsis vanemleitnant hämmeldunud rapordi esitajalt. „Aga kes teile ütles, kui lubate huvi tunda, et meie oleme tegevuseta väeosa? Või teate te võibolla, millal just fašistid kavatsevad saarele kallale tungida ja meie lahinguvalmidust proovile panna?"

Väga raske oli niisugustele küsimustele veenvat vastust leida ja rapordi esitajatel ei jäänud muud üle kui komandandiga vaikides nõus olla. Tõepoolest, kas siis väejuhatus oleks väikesel

saarel hakanud garnisoni pidama, kui selleks poleks olnud tõsist tarvidust?

Saare komandant ei olnud kuulus mitte ainult viisakuse ning vaikse hääle poolest, vaid ka oma rahutu iseloomu poolest. Gussev käis korda kümme ööpäevas kõik oma valdused läbi. Ta ilmus ootamatult kord kaugusemõõtjate kõrgendikule, kord raadiojaama, kord suurtükkide tulepositsioonidele, ja väiksemagi hooletuse pärast nõudis igal pool aru.

Nii möödus elu Suhhol loodetava lahingu ootuses, igavates õppustes ning harjutustes, mis varem või hiljem muutuvad ammu tuntu kordamiseks.

Argipäevaselt algas ka see unustamatu päev — 22. oktoober. Miski ei ennustanud dramaatilisi ja veriseid sündmusi, mis siin mõne tunni pärast aset leidsid. Kõik oli nagu alati.

Aeglaselt edenes sombune sügishommik. Tumeda järve kohal laiusid madalad pilved. Öösel oli lund sadanud. Ilm oli jahe ja tuuline.

Niisugune hommik Laadogal ei paku inimsilmale midagi rõõmustavat. Kõik on ümberringi hall, ebasõbralik, süngevõitu: nii tumeda vee tinane läige kui ka eemalt paistvad madalad kaldad ja näljaste kajakate kaeblikud hääled.

Äratus oli nagu harilikult pool seitse. Sel ajal hakkab päike alles kerkima ning silmapiir on veel kaetud musta, läbipaistmatu looriga.

Võitlejad, kes olid harjunud, et komandant neid igal hommikul kindlasti kontrollimas käib, hüppasid kiiresti üles ja jooksid muldonnidest välja. Aga majaka juures ootas neid juba omal tavalisel kohal vanemleitnant Gussev.

Pärast hommikust loendust tuli võimlemine, tualetitegemine, hommikueine ja poliitinformatsioon. Kõik rangelt päevakorra kohaselt, kõik nagu eile, nagu nädala ja kuu aja eest.

Kellelgi ei tulnud pähe, et seda väikest garnisoni, mis kaitses niisama väikest saarekest, ähvardab oht. Aga hädaoht juba lähenes Suhhole. Varsti asendas üksluist vaikust, mis oli võitlejad nii ära tüüdanud, kõrvulukustav suurtükkide kanonaad, käsitsivõitluse metsik raev, haavatute ja surijate karjed.

2

Kell seitse kümme minutit avastas patarei kaugusemõõtja post silmapiiril tundmatute laevade rivi, mis lähenes saarele.

Komandant tõusis majakatorni. Surunud binokli silmadele, nägi Gussev neid laevu täiesti selgesti. Need lähenesid Suhhole kahes ešelonis, hargrivis — kokku kolmkümmend lahinguvimp-

lit. Ees liikus kiirkaater, millele järgnesid laiad ning madalad dessantpraamid.

Polnud kahtlust, see oli vaenlane! Komandant andis lahinguhäire.

Kohe hakkas saarel kõik kihama. Suurtükkide toimkonnad tormasid oma relvade juurde. Keldritest tassiti välja rasked mürsukastid, radist toksis morsevõtmega, teatades baasi Suhho kohal rippuvast hädaohust.

Ja niisama kiiresti, kui see liikumine tekkis, niisama kiiresti ta ka vaibus. Garnison valmistus lahinguks. Sihturid seisid vaikselt oma suurtükkide juures, oodates käsklust tule avamiseks.

Vaenlane lähenes, kuid käsklust tuld avada ei antud. Tagasi hoides närvilist värinat jälgis saare komandant vaenlase laevu. Need hakkasid üksteisest eemalduma, püüdes saart poolrõngasse võtta, ning saatsid dessantpraamid ette. Juhtkaatril hakati signaliseerima ja mingit korraldust edasi andma.

Gussev taipas kohe, kui ebavõrdsed on jõud eelseisvas lahingus. Tema peas tekkis sedamaid plaan, mis oli rajatud sellele, kuidas seda ebavõrdsust enda kasuks pöörata. Gussev teadis, et fašistid unustavad niisugusel juhul ettevaatuse ning tungivad peale jõhkralt ja hoolimatult. Järelikult tuleb lasta neil ligemale tulla ja siis otsesihtimisega maha kõmmutada.

Lahinguvalmis toimkonnad seisid oma suurtükkide juures ning vaatasid läbematult komandandile. Vahemaa vaenlase laevade ja saare vahel kahanes. Miks vanemleitnant viivitab?

Lõpuks Gussev otsustas, et õige aeg on käes. Ta andis juba käsu, ja samal hetkel lajatasid äkki tugevad kahuripaugud kusagil Suhhost vasemal. Gussev vaatas ringi ja märkas väikest halli laeva, mis julgelt vaenlase eskaadrile vastu ruttas.

See oli vahitraaler „ТЩ-100", mis sel hommikul saare lähiseid patrullis. Alles pärast lahingut kuulis Gussev, et traaleril märgati vaenlase lähenemist veelgi varem kui saarel. Laevakomandör, vanemleitnant Pjotr Kargin hindas kiiresti olukorda ning otsustas samuti kavaldada. Ta peitis oma traaleri neeme varju, lootuses, et vaenlase eskaader ei ole teda veel märganud.

„ТЩ-100" sulas tõepoolest saare kontuuridega nii kokku, et teda oli vaevalt võimalik näha.

Kargini arvestus oli lihtne: vaenlast võimalikult kaua enda olemasolust teadmatuses hoida, siis varjust välja tormata ning vaenlase laevu oma valiku järgi tulistada. Teisiti talitades satuks ta hitlerlaste ülekaaluka suurtükitule alla ja hukkuks täiesti kasutult.

Kargini kavalus õnnestus. Väikese traallaeva ilmumine tõi vaenlasele ettenägematuid komplikatsioone. Traaleri suurtükiväelased ruttasid seda eelist viivitamata ära kasutama, mida ootamatus neile andis.

„ТЩ-100" tormas vaenlasele vastu, tulistades vahetpidamata oma mõlemast suurtükist. Vanemmadrus Svjaštšovil õnnestus esimese lasuga tabada juhtkaatrit, mis oli ettevaatamatult eskaadri rivist eemaldunud. Tabamus oli täpne, kaater plahvatas ning läks põhja. Ka teisel toimkonnal oli õnne, tema tuli süütas automaaturitega dessantpraami. Põlev laev lendas käigu pealt karidele ja hakkas vette vajuma. Oli näha, kuidas automaaturid sellelt välja hüppasid. „ТЩ-100" kuulipildur Andrianov saatis neile järele pika valangu.

Algusel polnud viga. Ise vigastamata, jõudis Kargini traaler kaks vaenlase laeva rivist välja lüüa.

Saarel ei olnud olukord sugugi nii hea. Kogu vaenlase eskaadri tuli koondus tillukesele maa-alale.

Majakahoone süttis põlema. Laadoga tormide käes kuivanud, lõõmas see tuules otsekui suur tõrvik. Samal ajal võtsid tuld ka laskemoonakastid.

Vaenlane külvas väikese saarekese mürskudega üle. Killud vingusid õhus, põristasid vastu suurtükikilpe ja kukkusid sisisedes vette.

Otsetabamusega hävitati üks suurtükk koos toimkonnaga. Kuid ülejäänud kaks tulistasid edasi. Ühe suurtüki komandöril, vanemseersant Baskakovil, õnnestus hävitada teine dessantpraam. Seejärel purustas Pavel Ulitšov otsetabamusega vaenlase kaatri.

Jõudude ebavõrdsus oli siiski silmanähtav. Peagi langesid paljud garnisoni võitlejad reast välja. Tundus, et kauem pole võimalik vastu pidada.

Esimeste hulgas sai haavata saare komandant. Kild tungis tal puusa, tehes meeletut valu, kuid Gussev ei lasknud end varjendisse kanda. Kui ta märkas, et laskemoonakastid põlema süttisid, saatis ta mõned võitlejad, nende hulgas ka oma sidemehe Stroganovi, kes sammugi oma komandandist maha ei jäänud, ohtu likvideerima.

Kui Stroganov komandopunkti tagasi jõudis, nägi ta, et komandant on teist korda haavatud. Gussev ei suutnud isegi jalul seista. Ta istus suurtüki tulepositsiooni rinnatisel, hoidis verest punaseks värvunud maast kramplikult kinni ja jälgis vaikides lahingu käiku.

Nüüd polnud enam käsklusi vaja. Vaenlase laevad lähenesid saarele niivõrd, et suurtükkide toimkonnad tulistasid läheda maa pealt otsesihtimisega. Baskakov vigastas veel üht dessantpraami.

Stroganov sidus komandandi haava kinni ja tahtis teda muldonni viia.

„Jätta, Stroganov," sosistas komandant palavikuliste huultega. Ta ei jaksanud oma mehi enam aidata, kuid neid maha jätta ta ka ei tahtnud. Las näevad, et komandör on lõpuni nendega.

Mitte üksnes komandandil, vaid kõigil oli raske. Sihtur Pavel Ulitšov seisis suurtüki juures verekaotusest vaarudes. Panov, Sotnikov ja Ševastjanov olid haavatud. Kõik nad võitlesid edasi.

Järsku katkes tulistamine. „Nüüd hakkavad dessanti maale saatma," mõtles Gussev. Kuid ta eksis. Fašistid kavatsesid neid segama tulnud traaleriga arveid õiendada ja suunasid kogu tule Kargini laevale, mis seks ajaks oli juba jõudnud ühe mootorpraami põhja ajada.

Plahvatustest tekkinud fontäänidest hakkas vesi „TŠ-100" ümber vahutama. Kargin püüdis kogu aeg manööverdades ja kurssi muutes traallaeva otsetabamustest päästa.

Kes teab kui kaua tal see oleks õnnestunud, kui traalerile poleks otsustaval hetkel abi tulnud. See oli vanemleitnant Kovalevski „merekütt", mis sel hommikul Laadogal nimetatud lõigus patrullis. Kui Kovalevski suurtükimürinat kuulis, võttis ta kursi Suhho saarele ja jõudis just parajaks ajaks.

„TŠ-100", mis oli vigastada saanud, manööverdas suure vaevaga vaenlase tule all. Püüdes seltsimeest hädast välja aidata, tegi „merekütt" suitsukatet ja varjas sellega Kargini traallaeva.

„TŠ-100" jaoks oli hädaoht möödas, kuid see-eest sattus Kovalevski ise tule alla ning alustas vaenlase laevadega kahevõrtlust.

Kiirustades saare vallutamisega kutsus vaenlane appi lennuväe.

Suhho kohale ilmusid „Junkersid". Järsult pikeerides külvasid lennukid saare pommidega üle. Ühtlasi tugevnes ka suurtükituli. „Merekütti" tulistasid kaks dessantpraami, mis olid varustatud nelja kaupa sünkroniseeritud seniitkahuritega. Teised vaenlase laevad tormasid saare kaitsjate kallale. Neile vastas ainult üks suurtükk, ja sellegi paugud jäid harvemaks.

Oli kell kaheksa hommikul. Kõige järele otsustades oli saabunud lahingu otsustav etapp. Suurtükitule ja pommitamise kaitse all saatsid hitlerlased saare poole teele mõned täispuhutud kummipaadid automaaturitega.

Suhho garnisoni olukord oli selleks ajaks muutunud äärmiselt halvaks. Lahingu algusest oli möödunud kõigest nelikümmend minutit, ent milliseid kaotusi oli väike garnison kandnud! Kolmest suurtükist oli vaid üks terve. Suurem osa võitlejatest olid haavatud, paljud surnud.

Kuid garnisoni riismed panid veel vastu, ja oli selge, et kuni saarel on kas või ainuski elav hing, ei ole vaenlasel kiiret võitu loota.

Nii see ka oli. Täispuhutud paadid ei jõudnud veel rannakividelegi, kui juba vanemseersant Baskakovi suurtükk kõnelema hakkas. Ta laskis läheda maa pealt. Üks dessantpaat lendas õhku.

Hitlerlaste hulgas tekkis segadus. Samal hetkel jõudis kohale uus grupp vaenlase lennukeid. Automaaturid said julgust juurde ning hakkasid vette hüppama. Neid oli üle saja. Juba kuuldus ohvitseride käsklusi, kaotustele tähelepanu pööramata ruttas dessant ennast saarel kindlustama.

Komandant, kes ikka veel suurtüki tulepositsiooni rinnatisel istus, ajas ennast püsti ja hüüdis oma meestele:

„Sõbrad, mitte sammugi tagasi!"

Käega veheldes kukkus ta selsamal silmapilgul alla. Vaenlase kuul tabas Ivan Gussevit kolmandat korda. Garnisoni riismed, kes oleksid veel suutnud vastu panna, lõid vankuma.

Korratult tulistavad saksa automaaturid jõudsid juba veest välja. Neil õnnestus üks suurtüki tulepositsioon sisse piirata. Siis kuulsid Suhho kaitsjad peavanem Martõnovi hüüdu:

„Seis, mitte sammugi tagasi! Kuula minu käsklust! Edasi!"

Garnison sööstis vasturünnakule. Algas äge käsitsivõitlus. Kõige ees oli Martõnov. Lasti käiku granaadid, püssipärad, noad.

Patarei partorg Polištšuk heitis randunud praamile osavasti granaadi, mis lõhkes keset vaenlaste summa. Komendor Pugatš, kes ise oli haavatud ja verekaotusest nõrkemas, lõi püssipäraga vaenlase ohvitseri pealuu lõhki. Punalaevastiklane Šeremet klammerdus automaaturi kõri külge ja kukkus koos temaga vette.

Silmapilgu kriitilisusest aru saades võitles iga mees kolme eest.

Ent siiski oli vaenlane rõhuvas arvulises ülekaalus. See võimaldas vaenlase dessandil saarel kindlustuda ja meie võitlejaid majaka juurde suruda. Muldonni ääres, kus lamas meelemärkuseta komandant, tõrjus sidemees Stroganov pealerõhuvaid fašiste tagasi. Ta heitis ühe granaadi teise järel ega lasknud hitlerlasi muldonni juurde.

Saksa automaaturid vallutasid esimese suurtüki tulepositsiooni. Kogu toimkond oli hävitatud, suurtükk ise aga juba tulevahetuse algusest peale vigastatud. Sellest hoolimata tahtsid hitlerlased seda õhku lasta. Neid takistas Stroganov, kes tabava valanguga niitis maha neli automaaturit.

Järjest ägenev lahing kees kogu Suhho saarel. Garnisoni järelejäänud meestel oli raske. Nad olid dessantväelaste poolt sisse piiratud, haavadega kaetud, ebavõrdse võitluse kohutavast pingest väsinud, kuid nad kaitsesid oma lõiku lõpuni. Nad teadsid, et võitlus Laadoga järve tillukese saarekese pärast on

võitlus Leningradi ühendustee pärast. Nad uskusid, et varsti tuleb abi.

Saare kaitsjad ei eksinud, abi oli juba teel.

Suhho kohale ilmusid punatähelised lennukid. Saarelt nähti, kuidas pärast lühikest õhulahingut kaks hitlerlaste pommitajat järve kukkusid. Seejärel hakkasid meie hävitajad vaenlase laevu kuulipildujatest tulistama.

Lennukite ilmumine oli vaid esimene vaenlase peatse kaotuse kuulutaja. Lõunast lähenesid Suhho saarele juba Laadoga flotilli lahingulaevad. Kõige ees kihutas terve „mereküttide" koondis. Sõites suure kiirusega, hakkasid nad käigu pealt vaenlase eskaadrit sisse piirama. „Mereküttide" järel jõudsid võitluspaigale kahuripaadid.

Jälle mürisesid vastastikku suurtükid. Üks hitlerlaste mootorlaev, mis sai otsetabamuse, plahvatas ja läks põhja. Teine sai vigastada ning jooksis kivide otsa, „merekütt" võttis selle vangi.

Vaekauss kaldus meie poolele. Algas vaenlase dessandi purustamine.

Vaenlane püüdis lüüasaamisest pääseda ja kutsus välja uued pommitajate eskadrillid, kuid ka see ei aidanud. Suhhole lähenesid igast küljest meie lennukid. Saare kohal puhkes suur õhulahing. Nii taevast, vee pealt kui ka saare suurtükkide tulepositsioonidelt kostis hirmus mürin ja ragin.

Saare kaitsjad said kohale rutanud abist julgust ja otsustasid vaenlase dessandi järve paisata. Peavanem Martõnov, kes järelejäänud meeste juhtimise enda peale võttis, oli raskesti haavatud. Otsustavat vastupealetungi juhtis partorg Polištšuk. Käputäis paljastatud tääkidega mehi tormas tema kannul segadusse sattunud fašistide peale.

Seda julget pealetungi kroonis edu. Jättes relvad ja haavatud maha, jooksid hitlerlased paanikas dessantpaatidele. Peaaegu kõik nad hävitati ja ainult üksikutel õnnestus ujudes oma laevadele jõuda.

Kakskümmend minutit üheksa läbi ei olnud saarel enam ainustki fašisti. Suhho lähedal aga hargnesid sündmused, mis tõid vaenlasele lõpliku lüüasaamise. Vaenlase eskaader, mille meie lahingulaevad mõlemalt poolt olid ümber haaranud, ei suutnud kaua vastu panna ja pistis plehku.

Vaenlast jälitati kuni Keksholmini. Kolmekümnest vaenlase laevast hävitati kuusteist, allesjäänud pääsesid oma baasi tõsiste vigastustega. Meie laevad, peale „TIII-100", mis kaks korda pihta sai, kaotusi ei kandnud.

Kui põgenev vaenlane ning teda jälitavad laevad silmapiirilt kadusid, sõitis Kargini traaler saarele haavatute järele.

Sellega lõppes lahing Suhho saare pärast. Selle võitluse kangelased said hiljem valitsuse autasusid. Saare komandant,

vanemleitnant Ivan Konstantinovitš Gussev sai Lenini ordeni. „TIII-100" komandör vanemleitnant Kargin ja peavanem Martõnov said Punalipu ordeni. Vastavalt oma teenetele autasustati samuti kõiki teisi lahingust osavõtjaid.

Suhho saare garnison, keda täiendati uute võitlejatega, pidas Leningradi laevateed kaitstes lahinguvalvet Laadoga navigatsiooni lõpuni.

4

Sügisene Laadoga on rahutu.

Septembris algasid tormid. Järv mässas nii metsikult, et isegi sadamasildadel oli raske töötada.

Eriti vilets oli olukord Bolšaja Kobonas. Kallas on siin madal ja kirdetuulel tarvitses vaid puhuma hakata, kui juba vesi hakkas randumissildu ning kogu sadama territooriumi üle ujutama. Vesi lähenes jahuvirnadele, mürskudele, söele ja suhkrule, ähvardades neid uputada.

Enamasti algas üleujutus vastu ööd. Kogu Bolšaja Kobona kollektiiv — laadijad, dispetšerid, sidemehed, reidil seisvate laevade meeskonnad — tuli välja varustust päästma.

Oktoobris ja novembris ei olnud peaaegu ühtki ilma tormita päeva. Viiepallilise ja suurema tuulega päevi registreeriti Bolšoi Ossinovetsis viiskümmend viis ning Bolšaja Kobonas viiskümmend seitse.

7. novembril 1942 tekkis Laadoga järvele „kirme", mis ennustas peatset jäätumist. Laevaliiklus jätkus sellest hoolimata. See lõppes alles pärast järve täielikku kinnikülmumist.

Samal ajal valmistusid Leningradi rinde väed blokaadi läbimurdmiseks. Nad vajasid rohkem kui kunagi varem suurel hulgal kõikvõimalikke laadungeid. Laadogal ei teadnud keegi ei eelseisva vastulöögi päeva ega väejuhatuse plaane, kuid kõik tundsid, et otsustavad sündmused pole enam mägede taga. See ergutas inimesi, sundides töötama kõigest jõust.

Novembris möllasid kuni kümne pallini ulatuvad tormid ning algas järve kinnikülmumine, kuid sellest hoolimata õnnestus läänekaldale toimetada peaaegu kaheksakümmend tuhat tonni laadungeid. See oli suur saavutus, eriti kui arvesse võtta, et niisugusel aastaajal peeti laevaliiklust Laadogal praktiliselt võimatuks.

Järv hakkas pikkamööda jääga kattuma. See raskendas veelgi laevameeskondade tööd. Aga niikaua kui oli võimalik sõita, ei tahtnud keegi navigatsiooni lõpetamisest mõeldagi. Jälle liikusid laevade karavanid nagu varakevadelgi mööda kitsast jäässe murtud faarvaatrit.

Viimane laadungitega praamide karavan jõudis Ossinovetsi sadamasse 7. jaanuaril 1943. Sel ajal töötas juba autojäätee.

Laadoga suure navigatsiooni tulemused ületasid selle organiseerijate kõige julgemadki lootused.

Plaanikohase graafiku järgi oli ette nähtud vedada iga ööpäev Leningradi neli tuhat kakssada tonni ja Leningradist välja tuhat tonni laadungeid. Niiviisi oleks tulnud kogu navigatsiooni kestel — kaasa arvatud ka raske jääperiood, kus seda normi polnud võimalik täita — vedada üheksasada tuhat tonni. Tegelikult vedasid Laadoga laevnikud üle miljoni tonni.

Tunduvalt ületati ka rinde sõjanõukogu plaani Leningradi elanike evakueerimise alal.

Leningradlased alustasid tühjal kohal, neil polnud sadamaid ega laevastikku, kuid ühe suvega õppisid nad sõitma tormisel Laadogal ja arendasid oma laevanduse nii kaugele, et see rahuldas täielikult linna ja rinde põhilised vajadused.

Teise blokaaditalve alguseks oli Leningradil olemas kõik, mis ta vajas edukaks kaitseks ja otsustavaks vastupealetungiks.

19. jaanuaril 1943 saluteeris meie kodumaa pealinn Moskva Leningradi rinde ja Volhovi rinde vapratele vägedele, kes murdsid Schlüsselburgi piirkonnas blokaadirõnga läbi. Õigusega olid kõik „elu tee" töötajad uhked selle hiilgava võidu üle, sest nad olid ohverdanud palju jõudu selleks, et seda võitu lähendada.

Laadoga suur navigatsioon läks Leningradi kaitsmise ajalukku kui otsustav etapp, mil sissepiiratud linna õnnestus enam-vähem rahuldavalt varustada kõige sellega, mis oli vajalik kaitseks ning vaenlasele eduka vastulöögi andmiseks.

VIIETEISTKÜMNES PEATÜKK

1

„Talv jõudiski Leningradi, kuid nüüd ei hirmuta see kedagi. Kinod on avatud, Mariinski teatris tehakse remonti, majahoidjad puhastavad hoolega kõnniteid. Mind valiti meie kooli komsorgiks."

Algas teine blokaadiaasta.

Väliselt oli kõik vanaviisi. Õhurünnakud, rängad, mitu tundi kestvad tulistamised. Õhu- ja gaasikaitse staabi andmetel tulistati linna augustis kolmekümnel päeval, septembris kahekümne kuuel ja oktoobris kahekümne seitsmel päeval. Eesliinil olid snaiperite kahevõitlused, patrullide kokkupõrked ja „keele" toomised tavalised nähtused. Tööstusettevõtete tsehhides hakkas tootmine kasvama aeglaselt, kuid kindlalt.

Kõik oli vanaviisi, ja kõik oli muutunud. Teiseks blokaaditalveks oli Leningrad hästi ette valmistatud. Oli varutud puid, selleks lõhuti linnaservadel maha tuhanded puuehitised. Regulaarselt saabus turvast, ka sütt ja naftat oli rohkem. Leningradlaste toidunormid ei erinenud sugugi neist normidest, mis kehtisid kogu meie maal.

Kuid kõige olulisem muutus seisis selles, et vaenlane oli kaotanud sõjalise initsiatiivi. Isegi lihtsale saksa sõdurile sai nüüd selgeks, et linna piiramine on lootusetu ja perspektiivitu. Blokaad murtakse varem või hiljem läbi — sellest saadi aru isegi vaenlase leeris.

Kindraloberst Küchler plaanitses 1942. aasta suvel alustada Leningradile tormijooksu. Sevastoopoli alt toodi kiiruga siia

vabanenud diviisid, veeti kohale tanke, iseliikuvaid suurtükke, ründelennuväge. Meie väejuhatus taipas vaenlase kavatsusi õigel ajal. Fašistid ei jõudnud veel kõiki ettevalmistusi lõpetadagi, kui talle juba kohaliku tähtsusega verised lahingud peale sunniti. Need lahingud algasid juuli teisel poolel ja lõppesid alles septembris. Vaenlane kaotas surnutena ning haavatutena nelikümmend viis tuhat inimest. Leningradile otsustava löögi andmiseks määratud üksteist parimat diviisi olid täiesti verest tühjaks jooksnud.

Leningradlased võtsid initsiatiivi enda kätte, ning nüüd juba blokaadi lõpuni. See aeg oli möödas, kus võis hooplevalt ähvardada ja tühipaljaid lubadusi anda, et Lenini linn maa pealt minema pühitakse. Hitlerlikud propagandistid võtsid tagasihoidlikuma tooni.

Aeg töötas sissepiiratute kasuks. Rindejoone taga, mahajäetud metsajärvede ääres, mis olid pinnareljeefilt eesliiniga sarnased nagu kaks tilka vett, treenisid reservväeosad. Joosti tormi saksa dzottide täpsetele koopiatele, õpiti hoogsalt peale tungima, lõigati usinasti okastraati. Kogu kaitsepositsiooni sügavuses kogusid staabid materjali vaenlase kindlustuste kohta, võrreldes luurelennukite fotosid maapealsete vaatlejate skeemidega. Koidueelsetel tundidel toodi salaja järsule Neeva kaldale järjest uusi suurtükiväepolkusid.

Leningradi rinne valmistus otsustavaks vastupealetungiks, mis pidi olukorda põhjalikult muutma. Neid ettevalmistusi tehti kõige suurema saladuskatte all. Keegi ei teadnud operatiivplaani mingeid üksikasju, kuid eranditult kõik — lihtsast automaaturist diviisikomandörini — mõistsid, et varsti algavad suured sündmused: Sõjavägesid haaras peatse võidu rõõmus ja ärev eelaimus.

Elu oli blokaadis endiselt raske. See nõudis palju ohvreid, sundis kannatama palju häda ja viletsust.

Blokaad oli linnale igapäevaseks asjaks. Temaga oldi harjunud, teda nagu ei märgatudki enam. Kord nädalas, mõnikord tihedamini, muudeti trammi peatuskohti — seda peeti endastmõistetavaks. Ei saa ju lihtsalt vaenlase suurtükiväelastele märklauaks olla. Teatri kassade juures olid pikad piletisabad. Oktoobripühade eel oli muusikalise komöödia „Laiub avar meri"* esietendus. Avati kõrgemaid õppeasutusi. Tuhanded esimeste kursuste üliõpilased täitsid auditooriume. A. S. Puškini korter-muuseumis Moikal pandi purunenud klaaside asemel uued ette.

Suur Laadoga navigatsioon aitas Leningradis luua soliidsed toiduvarud. Kuid need edusammud ei andnud muidugi õigust

---

* Samast komöödiast on pärit ka eespool nimetatud laul „Раскинулось море широко". T õ l k.

tegevuseta istuda. Kuni kestis blokaad, kuni vaenlane oli linna müüride all, tuli kogu aeg hoolitseda ühendusteede eest, kõige vajaliku pideva juurdeveo eest.

Sellepärast tehti Laadogal aegsasti ettevalmistusi uue talvetrassi loomiseks. Veel liikusid jääpankade vahel endale teed murdes laevade karavanid, veel võistlesid lumistel sadamasildadel laadijate kaheksaliikmelised lööktöö-brigaadid, kui juba tuhanded inimesed olid valmis eelseisvateks autoretkedeks.

Suureks abiks olid esimesel Laadoga talvel omandatud kogemused. Uue jäätrassi organiseerijaid ei vaevanud enam küsimused, mis aasta eest paistsid nii kole keerulised. Ei olnud vaja pead murda jääkatte kasuliku koormuse koefitsientide ega teeteenistuse organiseerimise kallal. Ka kaadri probleem ei teinud erilist muret, sest olid ju olemas autojuhid, jääteelased, liikluse korraldajad, dispetšerid, sidemehed, kes olid Laadogal praktilise väljaõppe kooli läbi teinud ja oskasid igasugustes tingimustes plaani täita.

Novembris saabusid järve äärde autopataljonid, keda väejuhatus oli jäätrassile saatnud. Autopataljonid tulid täies varustuses. Igas pataljonis oli vajalike tööriistadega, akumulaatoritega vasksepatöökodadega varustatud remondirühm. Igal autoroodul oli oma liikuv remonditöökoda.

Kelgumeistrid hakkasid järelkelkusid valmistama. Eelmise aasta eesrindlased asusid otsekohe võistluse etteotsa. Eelseisvate vedude organiseeritud ettevalmistamisel näitas eeskuju major Kalvani pataljon.

Kõik seisis jäässemineku taga. Jällegi tuli esile Laadoga järve tujukas loomus. Ja kuidas veel!

Esimese talve veteranid vaatasid imestades ringi ega tundnud tuttavaid paiku äragi. Kas siis tõesti siin olid nad olnud hädas kolmekümnekraadiliste külmade, pööraste lumetormide ja painavalt pikkade tuiskudega?

Laadoga ei tahtnud kinni külmuda. Kogu november oli täis lumelörtsi. Lühiajalistele külmadele järgnes äkki pikaleveniv sula, vihma järel tuli lumi. Jalge all lirtsus, järv ei mõelnudki hakata kinni külmuma.

Jõudis kätte detsember. Mullu toimusid sel ajal juba massilised veod, teel olid sajad masinad, tänavu aga möllas järvel ikka veel kõrge tormilaine.

„Seda tuleb meil ette," rääkisid kohalikud kalurid. „Ilm on mõnikord sihuke, et ei tea, mis hommikul jalga panna."

Detsembri esimestel päevadel ulatus kallaste ääres jää paksus kahekümne viie — kolmekümne sentimeetrini. Veidi kaugemal muutus see aga hapraks jääkirmeks. Mõistagi ei saanud autode väljasõidust mõeldagi.

Midagi lohutavat ei ennustanud ka meteoroloogide pikema-

ajalised prognoosid. Kõige järgi otsustades oli oodata pehmet, niisket, kõikuva temperatuuriga talve.

Tahes-tahtmatult tuli kaldal istuda ja ilma oodata. Tugev kaldaäärne jää raskendas tublisti laevaliiklust. Iga laevadekaravani sadamasilla juurde jõudmist peeti silmapaistvaks saavutuseks, aga suur hulk autojuhte pidi tegevuseta vahtima. Öösel külmetas, päeval jälle sulas.

Alles 18. detsembril, kuu aega hiljem kui eelmisel aastal, oli läänekaldalt võimalik jalaväelaste luuresalk välja saata. Luuresalka juhtis major Kulkov, koos temaga läksid poliitosakonna töötajad Tihhonov ja Sergejev.

Kulutades kolmekümne-kilomeetrilisele teekonnale kogu päeva, jõudsid luurajad suure vaevaga Kobonasse. Major Kulkovi ettekanne oli vähejulgustav: õhuke jääkate, eriti keset järve, kannab vaevalt inimese raskust.

Major Kulkovi salgale teatati raadio teel, et ärgu nad tagasi tulgu, vaid jäägu Kobonasse. Ohutum oli mõni päev kaldal oodata kui luurajate eluga uuesti riskida.

Algas jällegi painav pakase ootamine. Autojuhid jändasid hommikust õhtuni oma masinatega. Jääteelased, kes ei tahtnud ilmaasjata aega raisata, valmistasid tagavaraks lahtivõetavaid puust sildu, mida trassil võis tarvis minna.

Komsomoliorganisatsioonid korraldasid autotranspordi ühiskondliku ülevaatuse, kontrollides autode valmisolekut vedudeks. Ülihoolas kontrollimine tõi päevavalgele vähimadki puudused.

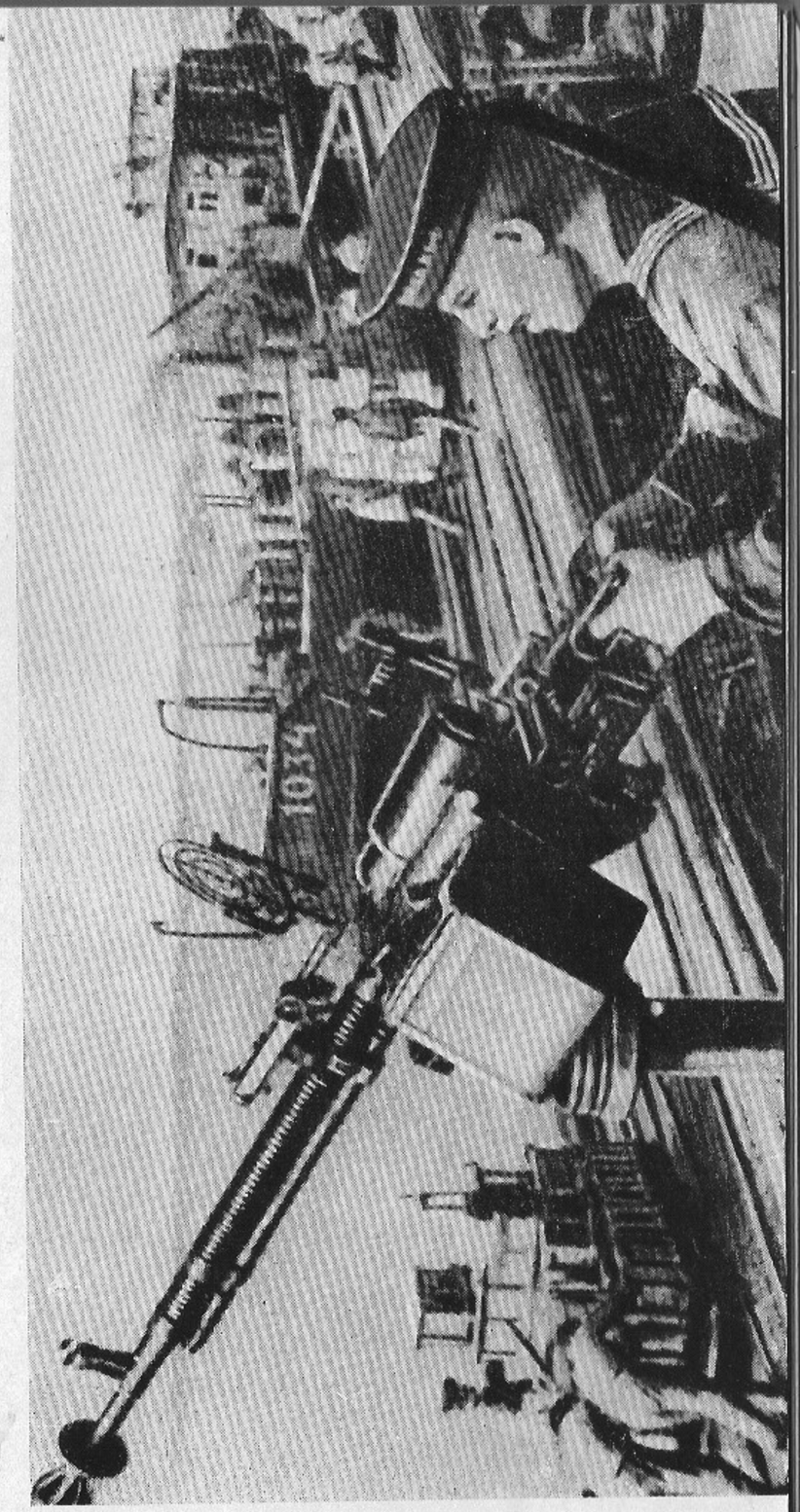
Lääne- ja idakalda sõdurite muldonnides toimusid koosolekud, kus õpiti tundma Laadoga esimese talve rikkalikke kogemusi. Autopataljonide tublimad inimesed tutvustasid uustulnukaid talviste vedude iseärasustega, jutustasid sellest, kuidas „elu tee" sündis, milliste kannatuste ja ohvrite hinnaga muretseti nälgivatele leningradlastele esimesed puudad vilja.

Laadogal oli ebaharilikult vaikne.

Ka vaenlase lennuvägi, kes siinsetele paikadele tavaliselt rahu ei andnud, oli muutunud pisut tagasihoidlikumaks. Ainult kord päevas lendas saksa „raisakull" Ossinovetsist Kobonani ning, veendunud, et järvel on kõik vanaviisi, pöördus oma baasi tagasi.

2

Vaenlase pommitajad ei jäänud muide kuigi kauaks oma lennuväljadele istuma. Varsti algasid jälle ägedad rünnakud Laadogale ning jälle ragises noor järvejää fugasspommide plahvatustest. Vaenlane närveeris. „Nordi" staabis oldi tõsiselt ärevil.



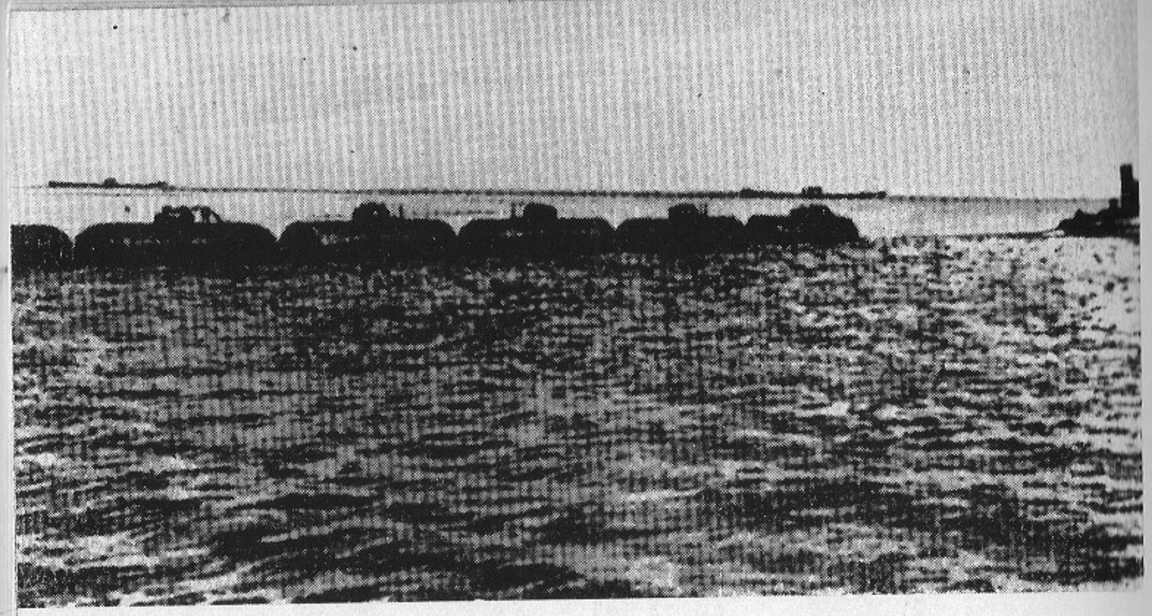
Navigatsiooni kangelased.

Kipper Vanjuškina.

Laadoga flotilli laevad lahingretkel.

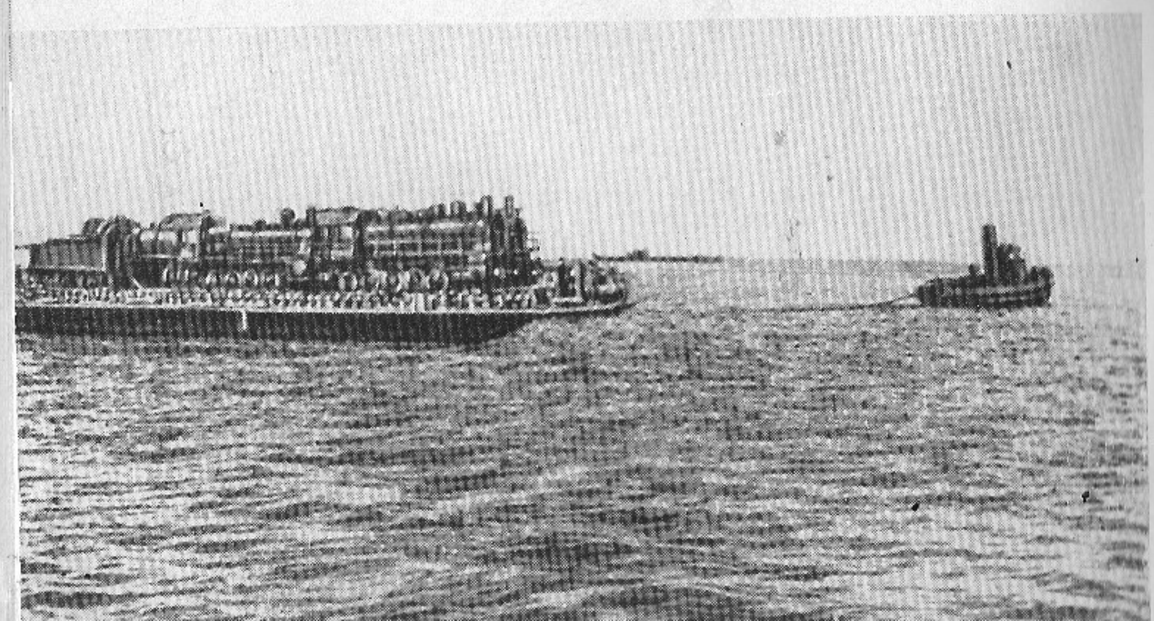
Praamide lossimine Ossinovetsis.

Laadija Morgunov.



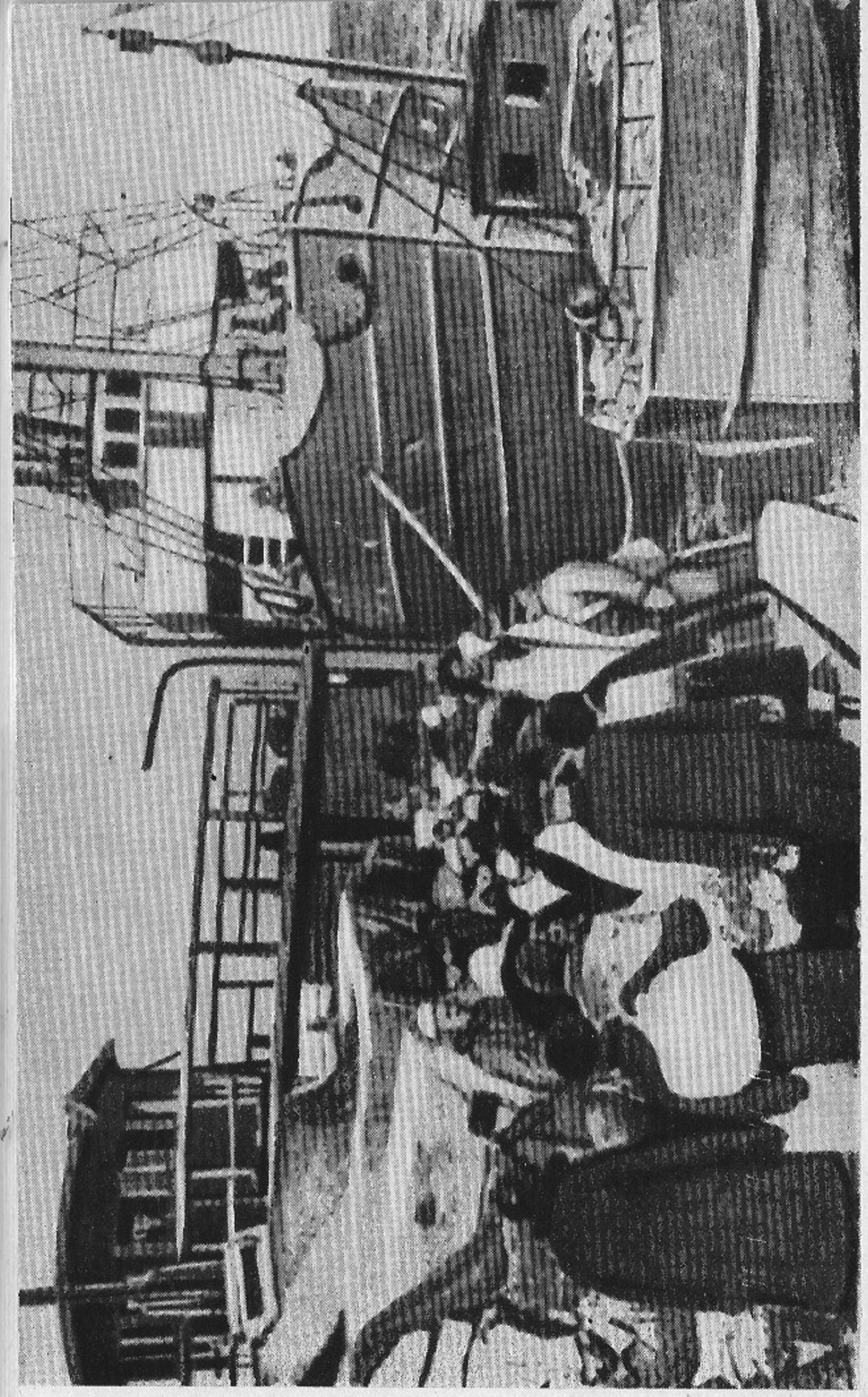
Tsisternid saadetakse «Suurele maale».

Raudteerongide ülevedu. Praamlaevad sõidus.



Laadogal ehitati kogu aeg. Tehakse uusi juurdeveoteid.

Ehitatakse kaldteed tsisternide jaoks.



Bolšoi Ossinovetsi sadamas. Leningradlased evakueeruvad sissepiiratud linnast.

Muutlik talv sundis Leningradi kaitse juhte alustama Laadoga järvel uut ehitust. See oli hoopis iselaadi ehitus. Sellega võrreldes võisid näida täiesti tühised isegi sellised leningradlaste imetlusväärsed tööd nagu Laadoga naftajuhtme paigaldamine ja veealuse elektriliini ehitamine.

Sel korral oli jutt ei rohkemast ega vähemast kui raudtee ehitamisest üle Schlüsselburgi lahe. Ja-jah, kõige ehtsamast raudtee ehitamisest, mis pealegi oli arvestatud suureks veosekäibeks.

Blokaad oma ebatavaliste tingimustega, mis halastamatult sundis kõige keerulisematestki olukordadest väljapääsu leidma, oli karm ja nõudlik õpetaja. Blokaad tõi sissepiiratute ellu kuldse reegli: otsida igast olukorrast väljapääsu ja see tingimata leida.

Raudtee ehitamine üle järve, pealegi veel pehmel talvel, sellise nõrga jääkatte puhul, võib normaalsetes tingimustes näida fantastilisena, kuid leningradlastele oli see ainus võimalus ennast ootamatuste vastu kindlustada ning seepärast vaatasid kõik sellele kui täiesti reaalsele asjale.

Laadoga raudtee projekt oli tehnilisest seisukohast sügavalt läbi mõeldud ja põhjendatud.

Kobona—Ossinovetsi liin kavatseti ehitada vaiestakaadile. Autotrassist umbes paarisaja meetri kaugusele kavatseti ehitada kerge, kitsarööpmeline raudtee, mis võiks alustada tööd enne, kui järvejää küllalt tugevaks muutub. Sellest veidi eemale pidi tulema veel üks normaalsete rööpmetega raudteeliin täiskaaluliste ešelonide jaoks.

Novembrikuus moodustati rinde sõjanõukogu käskkirjaga spetsiaalne ehitusvalitsus number nelisada. Laadoga järve raudtee ehitustööde ülemaks sai vilunud sõjaväe transporditöötaja, sotsialistliku töö kangelane I. G. Zubkov. Ehitustööd jaotati kahe rajooni, lääne- ja idarajooni vahel, mis tegutsesid teineteisele vastu liikudes.

Järvele saabusid Leningradi rinde ja Volhovi rinde raudteelased. Neile abiks värvati tööstusettevõtetes uusi vabatahtlikke, kes soovisid Laadoga löökehitusel töötada. Leningradi sadamatöölised moodustasid suure töölissalga, kuhu kuulus viissada takelaažiala meistrit, kraanatöölist, stividori ja teetöölist. Ka Leningradi raudteesõlmes formeeriti oma töölissalk.

Uuel ehitusel oli muidugi kõige vastutavam ja töömahukam operatsioon vaiade sisserammimine. Ehituse staabi käsutuses oli kõigest kuuskümmend rammimismasinat. Isegi kui nendega kogu ööpäeva töötada, ei oleks jõutud õigeaegselt sisse rammida tuhandeid vaiu, millele tulevane raudtee tuli ehitada.

Olukord oli väljapääsmatu. Kui hakata ehituse jaoks rammimismasinaid muretsema — ilma nendeta ei saanud kuidagi läbi —, oleks kulunud selleks mitu nädalat, see aga oleks teinud tähtaegadest kinnipidamise võimatuks. Kui läbi ajada olemas-

olevate masinatega, oleks tulnud nende jõudlust vähemalt kahekordistada, see aga paistis tehniliselt teostamatu.

Väljapääsu leidsid rammijad ise. Nad oskasid tehnika jõudlust ennekuulmatult suurendada. Rammimismasina meeskond, kus vanemaks oli seersant Artem Kozlov, hakkas normi järgi ettenähtud kaheksateistkümne vaia asemel vahetuses sisse taguma viiskümmend-kuuskümmend vaia. Veel paremini töötas Sergei Tsõbulini brigaad, kes lõi mõnel päeval sisse kuni seitsekümmend vaia.

„Seltsimehed rammijad!" innustasid ehitustrassile üles pandud loosungid. „Ületage norme, võtke eeskuju Tsõbulinist, Kozlovist ja teistest eesrindlastest!"

Vaiadeks vajaliku puidu varumine pandi Leningradist saabunud vabatahtlike peale. Mõned metsatööliste brigaadid koosnesid üksnes naistest. Ehituse staabis oldi muidugi mõista mures, kas Leningradi naised suudavad raske metsatööga toime tulla, kas nad varustavad rammijaid küllaldase hulga vaiadega?

See oli asjatu mure. Naistest koosnevad metsatööliste brigaadid said neile usaldatud ülesandega suurepäraselt hakkama. Tamara Stenkina, Veera Varlamova ja Anna Tarassova brigaadid täitsid poolteist päevanormi.

Sellised faktid olid Laadoga raudtee ehitamisel tavalised. Ehituse number nelisada mitmetuhandeline kollektiiv töötas väga pingeliselt, loova innuga.

Avastanud, et leningradlased ehitavad üle Laadoga järve raudteemagistraali, võttis „Nordi" väejuhatus otsekohe tarvitusele vastuabinõud. Algasid massilised pommirünnakud ehitustele. Laadoga äärde toodud õhutõrjepatareid tulistasid peaaegu iga päev vaenlase lennukeid alla, ent kaotustest hoolimata jätkas see metsikut pealetungi.

Eriti kõvasti said pommitamise läbi kannatada need ehitajad, kes töötasid järve keskpaiga lähedal. Õhukese jää tõttu ei saanud seniitkahurväelased oma relvadega siia asuda. Järve keskpaika kaitses peamiselt hävituslennuvägi. Varitsedes, kuni meie hävitajad minema lendavad, sööstsid hitlerlaste pommitajad pilvede tagant välja ja heitsid valminud vaiestakaadile seeria fugasspomme.

Aga ka pommitamistest oli vaenlasele vähe, ta hakkas ehitust veel suurtükkidest tulistama. Öösiti tulistasid tema patareid rammimismasinate tulede peale, aga kui tuled kustutati, tulistati huupi.

Vaenlane puges või nahast välja, et ehitustööd takistada. Kuid veel enam segas muutlik talv — niiske ja vesine nagu pikaleveninud sügisene poriaeg. Vaiade rammimine tuli tugeva sula pärast korduvalt katkestada. Jää muutus nii õhukeseks, et rammimismasinad tuli kiiresti lahti võtta ja kaldale viia.

Ühel detsembriööl puhkes järvel talvine torm. Tuuleiilid

lõhkusid suure jäävälja ning kuhjasid kalda äärde tohutul hulgal jääpankasid.

Isegi kõige kohutavamad pommitamised ei suutnud ehitust nii laastata kui see torm. Mitmes kohas olid sissetaotud vaiad välja kistud, laiali loobitud ja katki murtud. Kümme rammimismasinat, mida ei jõutud kaldale toimetada, läks põhja, hävisid suured vaiatagavarad.

Kui külmaks läks, hakkasid raudtee ehitajad purustatut taastama.

3

Major Kulkovi luurajate retkest oli möödunud juba nädal, kuid autoveod ei olnud veel alanud. Sajad sõidukorras autod seisid tarbetult.

Autojuhtide kannatus oli katkemas. Hommikuti läksid paljud vabatahtlikult tuuradega järvele, raiusid auke ja mõõtsid jää paksust. Mitu korda päevas lendas välja luurelennuk, mis uuris kinnikülmumata lahvandusi.

Ilmad läksid pikkamööda külmemaks.

23. detsembri keskpäeval väljus Kobonast Ossinovetsisse esimene autokolonn. Need olid viis kerget poolteisetonnist masinat „GAZ-AA", mis sõitsid vanemleitnant Aleksandrovi juhtimisel. Proovireisi eesmärgiks oli jääkatte vastupidavuse kontrollimine. Juhtauto sõitis tühja kastiga, teine — samuti ilma koormata, kuid neljakümneviie-millimeetrine suurtükk taha haagitud, kolmas — kakssada kilogrammi kastis ja suurtükk taha haagitud, neljas — nelisada kilogrammi peal, viies — suurtükk taha haagitud ja pool tonni kastis.

Autosid juhtisid vilunud juhid Želdin, Kotov, Potebnja, Poljakov ja Karas — kõik viis olid esimese talve veteranid. Sõideti, kabiiniuksed pärani lahti, ning peeti rangelt silmas, et vahemaa oleks vähemalt kakssada meetrit.

Jää oli kohati väga nõrk ning pragises ja nõtkus poolteisetonniliste rataste all, nii et katastroof näis vältimatuna. Eriti palju muret tekitas autojuhtidele kaheteistkümnes kilomeeter.

Poolteise tunni pärast jõudsid kõik viis autot Ossinovetsisse. Proovireis lõppes hästi.

Ossinovetsis korraldati selle sündmuse puhul miiting. Järvele saabunud rinde sõjanõukogu liige kindralmajor Solovjov õnnitles julgeid autojuhte soojalt ja avaldas kõigile proovireisist osavõtjatele tänu.

Selsamal päeval anti jäätrassi kohta käskkiri. Järvele lubati lasta pooletonnise koormaga varustatud poolteisetonnilisi, järelkelk tingimata taga. Kõik autojuhid olid kohustatud liikluse-reguleerijate juhtnööridest rangelt kinni pidama.

Algasid massilised autoveod Leningradi vajaduste rahuldamiseks.

Kohe esimene päev näitas, et mullused käikulaskmisperioodi haigused enam ei kordunud. Autopataljonid töötasid täpselt ja organiseeritult. Kõigest oli märgata, et „elu tee" kollektiiv kavatseb töötada kiires tempos alates esimestest reisidest.

Seda kavatsust kinnitasid hiilgavad teod. Vaatamata pehmest talvest tingitud äärmiselt raskele olukorrale, suurenes Ossinovetsisse veetavate koormate tonnaaž iga päevaga. 26. detsembril, kolmandal päeval pärast massiliste vedude algust, suutsid autojuhid-kommunistid Maksim Jemeljanovitš Tverdohleb ja Vassili Ivanovitš Serdjuk teha kaks reisi. Sellest päevast alates hakati eelmise aasta eeskujul tegema päevas mitu reisi. Tee poliitosakond asutas eesrindlaste jaoks eraldusmärgi — punase tähe kabiiniustel. Igaühel, kes ületas dekaadiplaani, oli õigus ehtida oma auto punatähega.

Kõik ümberpöördult — nii oleks võinud iseloomustada Laadoga järvel kujunenud olukorda. Möödunud talvel olid autojuhid kõige enam hädas külmade ja tuiskudega, tänavu aga lõpmatute suladega. Päev, kaks, mõnikord isegi kolm päeva järjest oli külm, inimeste südamerõõmuks termomeetri sammas langes kogu aeg, kuid siis algas äkki ilma põhjuseta kohutava purustusjõuga sulailm.

Nõrk järvejää ei pidanud nendele temperatuurikõikumistele vastu. Jää oli kogu talve rabe, urbne ja äärmiselt ebakindel. Veotrassi niite tuli palju sagedamini vahetada kui möödunud talvel. Mõnel päeval tehti seda viis-kuus korda. Reisi alustati ühel marsruudil, kuid lõpetati hoopis teisel. Liikluseregulee-rijad, kes tundsid jääkatte seisukorda kõige paremini, suunasid autod oma äranägemise järgi naaberteele.

Rohkem oli ka autode sissevajumisi, sageli inimohvritega. Sõitu alustades autojuht teadis, et ta iga hetk riskib lahvandusse sattumisega. Hädaohutunne pidas inimesi närvilise pinge all.

Saksa lennuväe rünnakute tagajärgi oli raskem kõrvaldada kui möödunud aastal. Suured fugasspommid lõhkusid jää suurtel pindaladel. Tavaline sild ei kindlustanud pommiaugust ülesõitu, veotrass tuli viivitamata uude kohta rajada.

Ühesõnaga, kõik oli hoopis keerulisem kui esimesel talvel. Kuid jäätrassi kollektiivi see ei heidutanud. Endiselt kehtisid „elu tee" suurepärased traditsioonid: raskuste ees ei tohi pead norgu lasta ega meeleheitesse langeda. Selleks need raskused lõppude lõpuks ongi, et neid võita. Inimene, keda innustab suur idee, on kõigeks võimeline.

Autopataljonides hakkas üha rohkem autojuhte tegema päevas mitu reisi. Kümneid autosid ehtis võistluse võitja punatäht.

„Otsustasime Teile kirjutada oma töö algusest Laadogal," teatasid A. A. Ždanovile oma kollektiivses kirjas Laadoga autojuhid, kes tegid päevas mitu reisi. „Innustatuna Punaarmee võitudest Isamaasõja rinnetel ja pidades meeles, et meie ülesanne on esmajärgulise riikliku ja sõjalise tähtsusega, alustasime oma tööd tunduvalt paremini.

Tänavu on meie kõige õelamaks vaenlaseks loodus: õhuke jääkate ja sagedased sulad. Sellest hoolimata tegime kahel viimasel päeval vähemalt kolm reisi ja vedasime autodel „GAZ-AA": autojuht M. I. Tverdohleb 18 tonni, V. I. Serdjuk 17 tonni, S. I. Mateka 17 tonni, F. J. Jemeljanov 16 tonni kaupa. Umbes samasuguse hulga kaupa vedasid ka teised sama tüüpi masinatel.

Polkovnik Lapšini väeosades teeb iga päev järjest rohkem mehi päevas mitu reisi, ning me oleme sügavalt veendunud, et rinde sõjanõukogu iga ülesanne saab tingimata täidetud.

Möödunud aastaga võrreldes oleme jäätrassil töötamiseks tunduvalt paremini ette valmistatud: korrastasime hästi autode tehnilised sõlmed, igaüks tegi oma autole järelveoki, et kandejõud oleks suurem ja saaks kütteõli kokku hoida, ehitasime puhtad valged muldonnid ja töökojad.

Kasutades möödunud aasta kogemusi ning tugevdades organiseeritust ja distsipliini, võtame endale kohustuse vedada autodel „GAZ-AA" ööpäevas 7—8 tonni kaupa, teha päevas vähemalt kolm reisi ning kutsume üles kogu trassi autojuhte meie eeskujule järgnema. Oleme, muide, kõik kommunistid ja kommunistid juba asjata sõnu tuulde ei loobi.

Tõotame Leningradi parteiorganisatsioonile, et täidame oma kohustuse auga."

Sellel kirjal oli seitse allkirja, kuid see väljendas sadade inimeste meeleolu. „Elu tee" kollektiiv oli valmis linna ja rinnet kõige vajalikuga varustama.

Nädala pärast jõudis Laadogale A. A. Ždanovi vastus. Nagu möödunud aastalgi loeti see ette autojuhtide ja jääteelaste miitingutel.

„Kallid seltsimehed!" kirjutas A. A. Ždanov. „Teie kirjast nähtub, et olete teinud esimesi tõsiseid edusamme. See on väga hea. See tähendab, et rikkalikud kogemused, mis omandati 1941.—1942. aasta unustamatutel talvekuudel jäätrassil töötades, pole asjata kaduma läinud ning võimaldasid teil vedusid paremini organiseerida, organiseeritust ja distsipliini saavutada ning juba esimestest sammudest peale kõrgema tööviljakusega töötada kui varem.

Ülesanne, mille te oma kohustustes võtate — teha ööpäevas vähemalt kolm reisi —, on õigesti seatud ja täiesti teostatav.

Jäätrassi töö on ka 1942.—1943. aasta talvel esmajärgulise riikliku tähtsusega. Trassi edukast tööst oleneb Leningradi, Leningradi rinde ja Punalipulise Balti mere Laevastiku varusta-

mine kõige vajalikuga, mida on tarvis selleks, et elada ja vihatud vaenlase vastu võidelda.

Olen veendunud, et teie üleskutse, mis on määratud kõigile autojuhtidele, leiab üksmeelset toetust ning et trassil ei leidu varsti ühtki autojuhti, kes teeks ükskõik missugust tüüpi autol vähem kui kaks-kolm reisi ööpäevas.

Autojuhtide edu peavad kindlustama kõik trassi töötajad. Pole kahtlust, et jääteelased, laadijad, laotöötajad, pakkijad, raudteelased, trassi kaitsvad sõjaväeosad — kõik, kellest sõltub kuulsa jäätee edu —, teevad kõik, et kindlustada trassi häireteta ja suure jõudlusega töö.

Leningrad jälgib tähelepanelikult ja armastusega jäätrassi väsimatute töömeeste, võitlejate ja komandöride kuulsusrikast tegevust ning ootab neilt hästi korraldatud, distsiplineeritud ja edukat tööd, millest suurel määral sõltub vihatud saksa röövvallutajate purustamine Leningradi all.

Soovin teile edu töös, kallid seltsimehed! Olen kindlasti veendunud, et kõik trassi töötajad järgnevad teie üleskutsele, kindlustavad jäätrassi edu sel aastal ja tõstavad veelgi tema kuulsust."

Leningradi parteiorganisatsiooni juht ei eksinud, kui ta avaldas veendumust, et eranditult kõik jäätrassi töötajad järgnevad eesrindlike autojuhtide algatusele. Pärast A. A. Ždanovi kirja muutus patriootlik liikumine veelgi massilisemaks.

Mitte ainult kolm reisi, vaid isegi üksainus sõit järvele oli tol ajal väga ohtlik. Keegi ei teadnud kindlasti, kas ta tuleb tervelt tagasi või hukkub järve põhjas, uppudes koos autoga.

Noor autojuht Fursov lõi kord kartma. Seltsimehed tegid sõiduks ettevalmistusi, kontrollisid oma masinate mootoreid, aga Fursov ütles silmi maha lüües:

„Ma ei saa täna sõita, klapid logisevad kangesti . . ."

Roodu komsorg Muhhanov ei uskunud teda ja vaatas ise hoolega Fursovi auto üle — kõik oli korras. Poole tunni pärast tulid kommunistlikud noored natukeseks kokku. Fursov kahetses puhtsüdamlikult oma tegu — trassil oli liiga kole — ja ainult see päästis teda komsomolist väljaheitmisest.

„Aga mis siis Volgogradi kangelased peavad tegema?" küsisid temalt seltsimehed. „Kas siis leningradlastel pole tulistamiste all kole? Paranda oma viga ausa tööga, muidu ei taha me sinust midagi teada . . ."

Ja keegi ei pannud imeks, kui kuuldi, et Vassili Fursov tegi kolm reisi.

Sotsialistliku võistluse juhtideks olid alati autopataljoni kommunistid ja kommunistlikud noored. Nad näitasid isikliku eeskuju varal, kuidas tuleb kehva talve tingimustes, õhukesel, nõrgal jääl töötada.

Zahhar Popov, üks eesrindlikest autojuhtidest, kes kirjutas

alla A. A. Ždanovile saadetud kirjale, tegi ööpäevas kuus reisi, ületades normi kolmekordselt. Sadamas joonistati tema poolteisetonnilisele teine punatäht. Teine kirja autor — Aleksandr Boikin — jõudis teha viis reisi raskel masinal „ZIC-5", kuigi paljud arvasid, et selle autoga ei ole üldse võimalik trassile sõita.

Kommunist Aleksandr Pavlov sai vaenlase lennurünnaku ajal põrutada. Ta viidi meelemärkuseta, raskete vigastustega hospidali. Kümne päeva pärast tuli Pavlov pataljoni peaaegu täiesti kurdina. Teda taheti hospidali tagasi saata, Pavlov palus pataljonikomandöri otsust muuta. Sõita ta arvatavasti ei saa, aga oma poolteisetonnilist, mis oli sakslaste pommitamise läbi vigastatud, võib ta väga hästi remontida — ega selle töö juures kõrvakuulmist vaja ole.

Kajum Salahutdinov, roodu komsorg, sattus hapra jää piirkonda. Auto ja järelkelk hakkasid aeglaselt läbi jää vajuma. Salahutdinov proovis kõike, midagi ei aidanud. Siis heitis ta poolkasuka seljast ja hakkas, ise vööni külmas vees, koormat päästma. Ta kandis oma seljas kaks tonni konserve kindlale jääle, siis aga tiris kohale rutanud seltsimeeste abiga ka oma auto välja.

Kommunistide ja kommunistlike noorte isiklik eeskuju oli „elu teel" alati võimsaks innustavaks jõuks. On arusaadav, et teise talve keeruline olukord nõudis, et see jõud avalduks iga päev ja iga tund, et kollektiivi julged juhid sammuksid alati esireas.

Jäise Laadoga kommunistid ja kommunistlikud noored tulid oma raske ülesandega — olla esireas — suurepäraselt toime.

Ühes autopataljonis tehti talve lõpuks huvitav arvestus. Parteilaste ja kommunistlike noorte arv moodustas pataljoni isikulisest koosseisust ühe kolmandiku, kuid kõigist veetud koormatest langes nende arvele kaks kolmandikku.

Iga vahend oli hea, kui see aitas inimesi töökangelastegudeks innustada.

Kommunist Vassili Kušnei nägi palju vaeva oma roodukaaslase Raštšektajeviga. Vestles temaga, jutustas leningradlaste lootustest blokaad läbi murda ja sellest, kui oluline on linnale rohkem varustust vedada. Kõik oli asjata, Raštšektajev töötas ikka aeglaselt ja loiult.

Äkki tuli Kušneile pähe hea mõte. Ta läks pataljoni staapi, võttis Raštšektajevi koduse aadressi, istus ühel õhtul mitu tundi ja kirjutas loiult töötava autojuhi naisele kirja. Paari nädala pärast tuli kaugest Altaist, Iljitši-nimelisest kolhoosist vastus.

„Mul on valus ja piinlik kuulda, et minu mees ennast nii halvasti ülal peab," kirjutas Raštšektajevi naine, kolhoosi põllutöö-brigaadi brigadir. „Me ei säästa tagalas jõudu, et aidata Punaarmeel vaenlast oma kodupinnalt minema kihutada, aga tema mängib loodrit, häbistab meie nime . . ."

Kiri loeti roodu koosolekul ette. Sündis midagi ootamatut: Raštšektajev vaikis kaua, siis hakkas nutma ja palus põlvili oma seltsimeestelt andeks.

Rõske talv sundis kollektiivi otsima selleks teid, et plaani täita igasugustes tingimustes. Väljapääs oli kelkudes, mida kasutati järelveokitena. Kui jää on nõrk ega luba autode ja iseäranis raskete masinate kandejõudu täielikult ära kasutada, siis tuleb julgemini rakendada kelkusid.

Laadoga järvel kerkisid esile kelgurongide vedamise meistrid, kes võtsid järele kaks ning isegi kolm kelku. Selle algatuse eestvedajaks oli kommunist Kondrat Reva, raske masina „ZIC-5" juht. Oli päevi, kus Reva vedas ühe reisiga kümme-kaksteist tonni kaupa.

Et seda väärtuslikku uuendust kiiremini levitada, organiseeris jäätrassi poliitosakond järelkelkudega töötavate meistrite konverentsi. Eesrindlikud autojuhid jutustasid konverentsil oma töövõtetest.

„Elu tee" täitis plaani.

Jaanuari esimesel dekaadil anti Leningradile kaheksa tuhat tonni toiduaineid ja laskemoona. Teisel dekaadil veeti üheksa ja pool tuhat tonni.

Kordagi, isegi mitte kauakestvate sulailmade ja ootamatute talviste tormide ajal, mis halastamatult jääd lõhkusid, ei jäänud ööpäeva plaan täitmata.

4

„Lõpuks ometi jõudis kätte ülev pidupäev, millest unistades hukkus nii palju kangelasi! Öösel hakkas äkki raadio rääkima ja ebatavaliselt erutatud diktor lausus: „Blokaad on läbi murtud, seltsimehed!" Hüppasime kõik voodist välja, nutsime, suudlesime ja õnnitlesime üksteist."

Jah, see oli ülev pidupäev.

Need suured ohvrid ja raskused, mida kangelaslik Lenini linn kandis, ei olnud asjata. Mitte ilmaaegu ei valmistunud sõjaväed Neeva kaldal otsustavaks lahinguks.

Blokaad oli läbi murtud.

Seitse päeva kestnud äärmiselt visade võitluste tagajärjel õnnestus Leningradi rinde ja Volhovi rinde vägedel hitlerlaste tugevasti kindlustatud kaitsest läbi murda.

See ajalooline sündmus pani kogu nõukogude rahva juubeldama ning muutis järsult olukorda Laadoga järvel.

Veod mööda jäätrassi kestsid edasi. Koormad liikusid sulast ja pommitamistest hoolimata, igasugustele raskustele vaatamata.

Tempo isegi kasvas, sest vaenlase üle saavutatud võit innustas kõiki. 19. jaanuaril, kui blokaadi läbimurdmisest kuulda saadi, täitis jäätrass ööpäeva plaani saja kahekümne viie protsendiliselt. 20. jaanuaril täitsid Laadoga autojuhid normi saja neljakümne protsendiliselt.

Jaanuari alguses, meie vägede otsustava pealetungi eel, kasutasid raudteeliini ehitajad ilmade külmenemist ja töötasid veel suurema hooga. Üksteist ja pool kilomeetrit vaiestakaadi ja peaaegu kaksteist kilomeetrit kitsarööpmelist teed oli valmis. Ehitajad rammisid järvepõhja ainuüksi üle kahekümne viie tuhande vaia.

Blokaadi edukas läbimurdmine avas leningradlastele uued perspektiivid. Esimest korda pärast 1941. aasta augustikuud avanes sissepiiratud linnal võimalus kasutada raudteeühenduseks suure Nõukogudemaaga maismaad.

Laadoga raudteemagistraali ehitamine kaotas otsekohe oma aktuaalsuse.

Rinde sõjanõukogu otsustas paisata kõik jõud blokaadirõngast läbimurtud piirkonda, et ehitada kiires korras raudtee sellele maismaa koridorile, mis oli meie vägede käes.

Autodel, rongidel, transpordilennukitel veeti Laadoga raudteemagistraali ehitajad kiires korras sinna, kus asus uus lahinguülesanne.

Selle üle, kui kallis oli siis aeg, võib hõlpsasti otsustada kas või asjaolu järgi, et Schlüsselburg—Poljana kolmekümne kolme kilomeetri pikkuse raudteeliini ehitamine algas sõna otseses mõttes mõni tund pärast Leningradi rinde ja Volhovi rinde vägede ühinemist lahinguväljal. See võitjate unustamatu kohtumine leidis aset keskpäeval, kuid juba sellesama päeva õhtupoolikul pandi tulevase raudtee muldkehale esimesed liiprid!

Need kolmkümmend kolm kilomeetrit raudteeliini, mis olid Leningradile nii vajalikud, võis ehitada ühe dekaadi jooksul. Aga kui hästi pingutada, siis veelgi kiiremini. Raudtee ehitajate kolonnidel tuli töötada ööd ja päevad, kuid see ei hirmutanud kedagi.

Vähem lootustäratavad olid suure raudteesilla ehitamise perspektiivid. See tuli ehitada üle Neeva ning selle pikkus ulatus vähemalt poolteise kilomeetrini. Isegi kui valida ajutine, jääle ja vaiadele ehitatud konstruktsioon, ei saanud ehituse lõpetamiseks arvestada kuigi lühikest tähtaega.

Peale tehniliste raskuste, mis sellise sillamüraka ehitamisel on paratamatud, tuli arvesse võtta ka vaenlase aktiivset vahelesegamist. Tulevane ehitusplats asus vaenlase suurtükkide ning miinipildujate sihikutule piirkonnas. Oli selge, et hitlerlased teevad kõik, mis nende võimuses, et aga oma kaotuse eest revanši saada.

19. jaanuaril, järgmisel päeval pärast blokaadi läbimurdmist, võttis rinde sõjanõukogu vastu otsuse ehitada sild üle Neeva. Projekteerimiseks, materjalide ettevalmistamiseks ja kogu ehitustöödeks anti aega kakskümmend ööpäeva — 8. veebruaril pidi uus sild laskma läbi esimese ešeloni.

Päev hiljem tegi sõjanõukogu uue otsuse: „ehitustöö kiire lõpetamise äärmiselt suure tähtsuse tõttu" lühendati varem antud tähtaega viie ööpäeva võrra.

Kahe rinde raudteebrigaadidele, kes olid Laadogalt kiiruga Neeva ülemjooksule paisatud, anti tõepoolest ennekuulmatult keeruline ülesanne. Kõigist tehnilistest normidest julgesti üle astudes pidid nad poole kuuga ehitama poolteise kilomeetri pikkuse silla.

24. jaanuariks õnnestus ehitusmaterjal, rammimisseadeldised ja liikuvad elektrijaamad kohale vedada. Otsekohe alustasid rammimismasinate meeskonnad esimeste vaiade sissetagumist — neil tuli ööpäevas anda sada kaheksateist meetrit tulevase silla raudteetammi.

Ehitajad ei jõudnud veel töölegi hakata, kui nende pähe hakkas sadama fašistide marutuli. Meeletult vihane vaenlane tulistas ööd ja päevad. Tulistamine vaheldus massiliste õhurünnakutega, plahvatused kostsid vahetpidamata. Meie patareid, kes olid ehituse kõrvale tulepositsioonile asunud, vastasid vaenlasele samuti ööd ja päevad, püüdes tema aktiivsust maha suruda.

Algas äge suurtükiväe duell.

Ümberringi kees kõik nagu lahinguväljal. Kummalegi Neeva kaldale ei jäänud tervet kohta, kõik oli pommiauke täis.

Kuid sillaehitajad jätkasid oma tööd. Surnud ja haavatud kukkusid reast välja, nende asemele aga tulid uued võitlejad. Mürskude poolt väljakistud vaiad lendasid vastu sünget talvetaevast, ent juba alustasid elektri jõul töötavad rammimismasinad viivitamata uute sissetagumist.

See kestis täpselt üheksa ööpäeva.

Öösl vastu 2. veebruari, ööpäev enne määratud tähtaega, panid teetöölised Neeva sillale raudteeröövpaid.

Nõukogude inimeste visadus ja vastupidavus jäid võitjaks.

Koidikul sõitis esimene rong „Suurelt maalt" üle Neeva ja sama päeva õhtupoolikul võeti see juba Leningradis Soome vaksalis vastu.

Esimene rong, mis sõitis läbi fašistide blokaadirõnga, oli Uraalist saabunud sõjaväe-eriešelon. Selle platvormidel seisid võimsad tankid „T-34", mis olid halli presendiga hoolikalt kinni kaetud.

Sellest ajast peale avanes Lenini linna kaitsmise kangelaslikus ajaloos uus lehekülg. Järvejääl jätkasid veel oma reise Laadoga autojuhid, väsimatud teetöölised võitlesid veel laguneva jää

ja lahvandustega, kuid ikkagi oli selge, et leningradlaste varustamine on nüüd peamiselt raudteelaste mureks.

Märtsikuu viimased reisid olid väga rasked: 28. märtsil uppus ja jäi lahvandustesse kakskümmend kaks autot, 29. märtsil — kolmkümmend neli. Jää oli nõrk, liiklemine muutus võimatuks.

30. märtsi hommikust peale mähkus järv tihedasse, läbitungimatusse uttu. Jäätrassil katkestati liiklemine.

Laadoga oli teinud kõik, mis ta suutis.

JÄRELSÕNA

Selles raamatus pole autor midagi välja mõelnud.

Ja milleks siin väljamõeldised, ükskõik kui kauni rüüga neid ka ehtida? Vaevalt suudaks kõige leidlikumgi fantaasia kujutada väikestki osa sellest, mida nimetatakse Leningradi epopöaks. Sellist asja ei saa välja mõelda.

Ainult faktid — lakoonilised, kuivad, protokolliliselt täpsed tõsielu faktid suudavad jutustada rahva kangelasteost, nõukogude inimeste võitlusest ja võidust Leningradi müüride all. Autor ongi faktidest kinni pidanud.

Leidub inimesi, kes arvavad, et Leningradi blokaad pole muud kui kasside söömine, tänavatel lamavad surnukehad ja nukrad ühishauad. Autor oleks rõõmus, kui need inimesed pärast selle raamatu läbilugemist oma eksiarvamusest loobuksid.

Nälg on muidugi kohutav asi. Räägitakse, et nälg võib nüristada igasuguse endavalitsemise, teha inimesest looma. Võib-olla. Kuid Leningradis jäi inimene alati inimeseks, s. t. võitlejaks ja patrioodiks. Muidu poleks linn suutnud vastu panna.

Aeg tõttab edasi.

Sõdurite muldonnid Laadoga kallastel on pikkamööda sisse varisenud ja lopsakat rohtu täis kasvanud; seal kus olid laoplatsid, juurdesõiduteed, autode seisukohad, mühab tuule käes rõõmsalt noor männik. Jälle valitseb neis paigus sügav, unelev vaikus, mida üksnes aruharva segab mõne linnast tulnud jahimehe püssipauk. Ka nende karmide ja murelike aastate ainulaadsed sündmused hakkavad vähehaaval ajalooks muutuma.

Juba ammugi pole enam vaja salajast veealust naftajuhet, mida nii kibedasti oli tarvis blokaadipäevil. Ja mitte mööda järve põhja, vaid kõrgepingeliini kaudu saadab Volhovi hüdroelektrijaam Leningradi tööstusele oma energiat. Ammugi on

aetud martäänahju omal ajal nii hirmuäratavad „KV-d", needsamad, mis sõitsid üle talvise Laadoga ja hüppasid üle laiade jäälõhede.

Rohkem kui kakskümmend aastat tagasi rajati esimesed Laadoga „elu tee" niidid. Sõjaäike vaibus ning andis maad rahulikule loovale tööle. Sündis ja kasvab uus kommunismi eest võitlejate põlvkond, kes on asunud oma kohale rivisse. Nende noorukite ning neidude lapsepõlv langes juba sõjajärgsetele aastatele.

Kuid ka praegu, üle kahekümne aasta hiljem, elab rahva seas ja jääb igavesti elama kustumatu mälestus kangelastest, kes võitlesid Lenini linna eest. Pulkovo kõrgendikel ning Sinjavino soodes, õhu- ja gaasikaitse ning kommunistlike noorte elukondlikes salkades, kaitsevööndite ehitustöödel ja oma ettevõtete jäistes tsehhides sepistasid nad võitu, lähendades vaenlase purustamise tundi. Neid mõtleski M. I. Kalinin, kui ta kangelaslinnale ordenit kätte andes ütles: „Võin kõhklemata öelda, et maailm ei ole veel näinud niisugust patriotismi, nagu näitas üles suure Lenini linna elanikkond."

„Elu tee" töötajad on Leningradi kaitse kangelaste hulgas aukohal. Blokaadipäevil asus Leningradi rinde peaaegu kõige vastutavam lõik Laadogal. Ja kõiki, kes seal töötasid, ehib leningradlaste päästja surematu kuulsus.

Paljud neist ei ole enam meie seas. Laadoga järves, Zelenetsi saarel on ühishaud. Sinna on maetud autojuhid ja traktoristid, kes pommitamiste läbi langesid. Tagasihoidlikul hauakirjal võib teiste kõrval lugeda Leningradi kommunistliku noore Sergei Loginovi nime, kes tuli Laadogale vabatahtlikult, et oma kodulinna hädas aidata.

Süngetes Sudeedi mägedes, poolel teel Prahasse, kes kannatamatult ootas fašistide ikkest vabanemist, andis oma elu Koškombai Ospanov, suurepärane inimene ja üks paremaid „elu tee" autojuhte. Automaadivalang tabas Koškombaid võidupüha eel.

Igal navigatsioonihooajal veab mootorlaev „Kipper Popov" Leningradi tööstussaadusi üle tormise Laadoga Bolšaja Volga sadamasse. See on 1942. aasta suvel hukkunud kartmatu Laadoga kipri Aleksei Ivanovitš Popovi mälestuseks.

Narva väravate taga, kus elavad masinaehitajad ning sadamatöölised, on Kossinovi ja Gubini tänavad. Semjon Kirillovitš Kossinov ja Nazar Petrovitš Gubin olid sissepiiratud Leningradi kangelaslikud lendurid, kes andsid jäätrassi kaitstes oma elu. Nende auks ongi tänavatele antud nende nimed.

Kuid need Laadoga veteranid, kes on veel rivis, töötavad väsimatult edasi. Sõjaväevelsker Olga Nikolajevna Pissarenko, kes oli jäätrassil seitsmenda kilomeetril sanitaartelgis, töötab Leningradis. Maksim Tverdohlebist, vaprast Laadoga rüütlist, kes

uusaastaööl Leningradi lastele kingitusi tõi, on saanud samuti leningradlane. Ta on S. M. Kirovi nimelise tehase tööliskollektiivi lugupeetud liige.

Ilja Rjadnõh on jälle Siberis, töötab kolhoosipõllul. Endine „vetelpäästja" Fjodor Vassiljevitš Ivonin on tagasi päikesepaistelises Krimmis ja juhib jälle Simferoopol—Jalta liinil autobussi.

Mis puutub Aleksandr Tihhanovitšisse, siis valis ta pärast sõda taksojuhi elukutse. Leningradi tänavatel võib hõlpsasti kohata tema „Volgat". Ja kes teab, ehk mõned reisijad ei aimagi, et seesama tõsine autojuht vedas neid, kui nad olid haiged, kurnatud ning näljast nõrkemas, omal ajal Ossinovetsist Kobonasse.

Hästi elab meie linnas ka Ivan Konstantinovitš Gussev, endine Suhho saare komandant, kes käputäie julgete meestega kaitses vaenlase vastu Leningradi ühendusteed. Ta demobiliseerus hiljuti ning on oma vankumatult rahuliku iseloomu poolest endiselt kuulus. Üksnes vähesed tema töökaaslastest meresadamas teavad selle veel noore, kuid juba hallipäise inimese sõjalistest teenetest.

Elus on ka Maia Bubnova, väike Leningradi koolitüdruk, kelle blokaadiaegset päevikut raamatus tsiteeritakse. Tõsi küll, nüüd pole ta enam väike ega hoopiski mitte kooliplika. Lõpetanud pärast sõda Leningradi ülikooli, sai Maia Aleksandrovna Bubnovast kõrgema kooli õppejõud, kes ise üliõpilasi õpetab.

Aeg tõttab edasi, ja miski ei suuda tema kiiret, pidurdamatut voolu peatada.

Edasi sammuvad ka Laadoga veteranid, inimesed, kes ausalt täitsid sõdurikohust, inimesed, kes oskasid iga takistust võita. Innustagu nende kangelastegu meie nõukogude noori sotsialistliku kodumaa ennastsalgavale teenimisele.

SISUKORD

Esimene peatükk 7
Teine peatükk 25
Kolmas peatükk 39
Neljas peatükk 54
Viies peatükk 71
Kuues peatükk 90
Seitsmes peatükk 109
Kaheksas peatükk 134
Üheksas peatükk 148
Kümnes peatükk 158
Üheteistkümnes peatükk 179
Kaheteistkümnes peatükk 192
Kolmeteistkümnes peatükk 208
Neljateistkümnes peatükk 227
Viieteistkümnes peatükk 237
Järelsõna 252

Ариф Васильевич Сапаров
«ДОРОГА ЖИЗНИ»
На эстонском языке
Оформление А. Вийдалепп
Эстонское Государственное Издательство
Таллин, Пярнуское шоссе, 10

*

Toimetaja F. Soha
Kunstiline toimetaja R. Tungla
Tehniline toimetaja K. Timmer
Korrektorid H. Kahar ja E. Kask

Ladumisele antud 27. VIII 1962. Trükkimisele antud 22. XI 1962. Paber 60×90, 1/16. Trükipoognaid 16 + 2 tr.-poognat lisa. Arvestuspoognaid 18,58. Trükiarv 5000. Tellimise nr. 1982. Trükikoda «Punane Täht», Tallinn, Pikk 54/58.

Hind 80 kop.

1—0